

321909

5
2ej



CENTRO DE ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
FACULTAD DE DERECHO

LA SEGURIDAD EN EL DERECHO
MARITIMO INTERNACIONAL

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

T E S I S

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

ANTONIO DE JESUS SOLANO MAFUD.

MEXICO, D.F.

DE 1992



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.

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

CAPITULO I

PAGINA.

MARCO TEORICO Y CONCEPTOS JURIDICOS FUNDAMENTALES.....	1
1.- EL DERECHO INTERNACIONAL Y EL DERECHO MARITIMO.....	1
2.- PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO MARITIMO.....	4
3.- LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL EN LA VIDA MODERNA.....	19
A) ANTECEDENTES.....	19
B) ESTRUCTURA Y COMITES.....	27
C) CONVENCIONES.....	34
D) OBJETIVOS.....	44

CAPITULO 11

ASPECTOS HISTORICOS

- 1.- BREVE REFERENCIA HISTORICA DEL DERECHO
MARITIMO INTERNACIONAL.....47
- 2.- PRIMERAS REGULACIONES MARITIMAS
NACIONALES.....61

CAPITULO 111

SITUACION DE LA SEGURIDAD EN LA LEGISLACION ACTUAL.....69

- 1.- PROBLEMATICA DE LA SEGURIDAD MARITIMA....69
- 2.- POR QUE SE REQUIERE OTORGAR SEGURIDAD....72
- 3.- CONCEPTUALIZACION DEL TERMINO SEGURIDAD...76
- 4.- LEGISLACION MEXICANA.....80
- 5.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LOS
INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.....92

A) VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO.....	94
B) LA SEGURIDAD TECNICO-JURIDICA DE LA NAVEGACION.....	108
C) LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL EN EL DERECHO MARITIMO.....	119
D) LIMITES DE CARGA PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES	134
E) TRAFICO MARITIMO.....	140
6.- COACCION INTERNACIONAL Y NACIONAL DE LAS SANCIONES.....	146

CAPITULO IV

1.- EXIGENCIAS JURIDICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS PARA GARANTIZAR LA NEVAGACION.....	156
2.- PROTECCION APLICATIVA DEL DERECHO PENAL EN AGUAS INTERNACIONALES.....	163

3.- CODIFICACION DE LOS ACTOS VIOLATORIOS DE LA SEGURIDAD MARITIMA Y LA NO CONTAMINACION.....	168
--	------------

CONCLUSIONES.....	173
--------------------------	------------

BIBLIOGRAFIA.

INTRODUCCION

Con motivo de los constantes cambios ecológicos que ha venido viviendo el hombre, sobre todo en lo concerniente a los desastres que han ocurrido en el mar en los últimos 50 ó 60 años, el ser humano ha mostrado gran interés por darle al mar la debida atención, esto ha provocado que las naciones se vengán reuniendo desde mucho tiempo atrás, para discutir las posibles medidas que pudieran adoptarse para la modificación de un régimen jurídico marítimo más efectivo.

Así, las naciones en general, están de acuerdo en aceptar que ninguna parte del derecho internacional público ha sufrido en la época contemporánea una transformación tan profunda, como lo es la relativa al derecho internacional del mar.

La importancia para México de tener un régimen jurídico de seguridad marítima es trascendental, pues basta decir que contamos con litorales de 11 mil 500 kilómetros lineales, con 582 mil kilómetros cuadrados de plataforma continental y casi 5 millones de kilómetros cuadrados en zona económica exclusiva, el

establecimiento de esta última ha permitido al país aumentar en territorio y cuadruplicar la captura de sus recursos pesqueros.

En nuestros días el mar se ha vuelto una importante fuente de comunicación para el ingreso del comercio internacional a México y el transporte de hidrocarburos a otros países. Los Estados ribereños en vías de desarrollo están convencidos que sin un cambio en las estructuras del status político-jurídico de los espacios marinos costeros, ningún progreso será plenamente posible, pues entre otras muchas las empresas marítimas son las que dan entrada a grandes cantidades de recursos económicos y proporcionan el establecimiento de fuentes de trabajo.

Si bien es cierto que los países necesitan de una reglamentación que regule todos los aspectos de la vida del mar y problemas marítimos y su navegación, permitiendo el desarrollo de empresas marítimas y del estado en general, también es cierto y sobre todo de vital importancia, señalar que todo derecho del mar debe llevar una reglamentación sobre seguridad marítima que tiende a proteger tanto a las especies marinas como a los seres humanos, pues en relación a los primeros, es necesario evitar la sobre-explotación y en los segundos es necesario otorgar seguridad a la vida

humana en el mar.

lengo que puntualizar, que el objetivo primordial de esta tesis, viene a ser en primer lugar, el darle un entorque jurídico de las normas sobre seguridad marítima, es decir, darle un sentido jurídico a todas las normas de Ingeniería Legal, pues hay que ver que hoy en día todavía hay buques que navegan sin la debida inspección naval, o bien, tienen una revisión provisional para su navegación, en segundo lugar, el resaltar la importancia de las normas de Ingeniería dentro del campo jurídico, y paralelamente a esa importancia la eficacia o efectividad de las normas existentes sobre seguridad marítima internacional, en tercer lugar, hay que estudiar a la responsabilidad civil, o penal, del autor de un acto, como consecuencia de la inobservancia de las normas de seguridad marítima, así mismo, no es posible dejar de dar una visión de las exigencias al Derecho Internacional del mar.

La necesidad de reglamentar global y administrativamente a nivel internacional la seguridad marítima, el incremento de la navegación y el uso de cada vez mayor de los grandes buques petroleros, así como el empleo cada vez creciente de sustancias químicas que en elevada proporción terminan en el mar,

han dado origen a que México enfrente sus deberes y derechos con relación al mar; la orientación de técnicos y especialistas en la materia daran como resultado el mejor aprovechamiento de los recursos marinos y la aplicación de sistemas de seguridad en los buques para protección de los hombres y mercancías transportadas.

CAPITULO I

MARCO TEORICO Y CONCEPTOS JURIDICOS FUNDAMENTALES

- 1.- EL DERECHO INTERNACIONAL Y EL DERECHO MARITIMO.
- 2.- PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO MARITIMO.
- 3.- ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL.
 - A) ANTECEDENTES.
 - B) ESTRUCTURA Y COMITES.
 - C) CONVENCIONES.
 - D) OBJETIVOS.

CAPITULO I

MARCO TEORICO Y CONCEPTOS JURIDICOS FUNDAMENTALES.

1.- EL DERECHO INTERNACIONAL Y EL DERECHO MARITIMO.

Hoy en día en que el derecho marítimo juega un papel importante en las relaciones de los estados, a partir del creciente comercio de los países a través de vías marítimas, se hace necesario dar una explicación de la relación existente entre el derecho internacional y el derecho marítimo.

"El Derecho Marítimo es el conjunto de normas legales que regulan las actividades que se desarrollan en el mar, así como los usos y empleos que de éste pueden realizarse" (1).

El Derecho Marítimo por la complejidad que

(1) INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, *DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO*, TOMO III, 2o. Ed. PORRUA, MEXICO 1985, P.175.

esta materia representa, no podría decir que, únicamente se circunscriba a las simples actividades, usos y empleos, sino por el contrario, el derecho marítimo tiene una amplitud mayor, es decir, la práctica del derecho marítimo viene a dar como resultado, el surgimiento de las relaciones entre los diversos sujetos de derecho, estos sujetos de derecho pueden estar representados por Estados, particulares o empresas, por otro lado, hay que anteponer el hecho de que en derecho marítimo intervienen otros factores, tales como los relativos a la seguridad marítima, así tenemos que el Derecho Marítimo es desde mi punto de vista:

'El conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre los sujetos de derechos, con el objeto de fomentar el comercio internacional para el desarrollo de los países y el establecimiento de una serie coordinada de reglas, que permitan la seguridad de la vida humana del mar.'

El Derecho mexicano considera el derecho marítimo como parte del derecho internacional, en virtud de que el derecho marítimo se desarrolla no solo en el orden jurídico interno del país, sino también frente al orden jurídico externo de los Estados con los

que tiene relacion. (2)

Si quisiéramos formular una definición sobre si el derecho marítimo en público o privado, nos será difícil, sin embargo, por ser esta una materia donde intervienen elementos y características tanto de un orden como de otro, podemos decir, que el derecho marítimo es un derecho público, cuando en la relación jurídica intervienen dos Estados o un Estado y un particular, en que se hace necesario la solución de un problema en base a normas de derecho público; el derecho marítimo es privado, cuando en la relación jurídica intervienen únicamente los particulares, solucionando el conflicto en base a normas de derecho privado.

Giuseppe Lima nos dice: "El Hombre necesita vivir en sociedad, para conseguir la supervivencia se exige la instauración de un orden social es decir, el condicionamiento de las acciones individuales con el objeto de conseguir los fines del Hombre". (3)

(2) INTERPRETACION PERSONAL DEL ARTICULO 42 CONSTITUCIONAL FRACC. V Y VI, Y 48 CONSTITUCIONAL.

(3) INSTITUTO DE INVESTIGACION JURIDICAS, DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO TOMO III, 2o. Ed. FORNIA, MEXICO 1985, P.114

Cabe decir, por tanto, que el hombre necesita de una sociedad con un orden jurídico estructurado, el cual regulara la conducta humana, por otro lado, no puede existir una sociedad sin normas, en virtud de que se ocasionaria un caos social; en consecuencia, no se puede concebir al Hombre sin el derecho, ni el derecho sin el Hombre. En el campo del orden legal el ordenamiento jurídico esta integrado por una serie coordinada de reglamentos e instituciones, que tienen como comun distintivo el ser de naturaleza ideal y emanar de un poder público erectivo. Entre esas instituciones tenemos a las leyes, los contratos, las personas jurídicas, los títulos de crédito, todas estas destinadas a actuar dentro de la vida de las relaciones sociales.

En este Orden de ideas y entrocandolas a lo que es la seguridad marítima, podemos establecer que el derecho marítimo tiene una relación entrelazada no solo con el derecho interno de un Estado, sino también con el derecho internacional por lo que respecta el aspecto normativo sobre el cual se ejerce, es decir, el derecho marítimo es una parte del derecho que por su naturaleza tienen conexión con diversas ramas del mismo al hablar sobre el aspecto del derecho internacional Marítimo, que es el que nos ocupa, es necesario enmarcar el hecho de que, aunque existen convenios sobre seguridad marítima los Estados están facultados para la solución

de problemas marítimos, de acuerdo al lugar o región en que se encuentre o presente el problema, o bien, cuando alguna norma ya resulte obsoleta.

Así cuando las normas escritas se vuelvan obsoletas, los Estados marítimos crean nuevas normas con base en la costumbre, la que tienen en el campo marítimo una gran relevancia, en el plano internacional vemos grandes logros desde el momento en que se hacen compilaciones de costumbres por organismos oficiales y no oficiales, también es un hecho tradicional la tendencia a la unificación internacional de las normas del derecho marítimo, ya que en una gran proporción el tráfico por mar es internacional.

Así pues, de lo dicho, resulta prudente dar una esquemática de lo que a mi juicio son los principios que rigen la navegación:

- 1) LIBERTAD DE TRANSITO PARA TODOS LOS BUQUES ALTA MAR.
- 2) DERECHO DE PASO INOCENTE.
- 3) LIBERTAD DE NAVEGACION POR AGUAS TERRITORIALES.
- 4) LIBERTAD DE NAVEGACION DE UN ESTADO A OTRO.
- 5) DEBER DE PRESTAR AUXILIO.

- 6) LIBERTAD DE TENDIDO DE CABLES PARA LA NAVEGACION.
- 7) PROHIBICION DE TRANSPORTAR ESCLAVOS (4 y 5).

A su vez la relación que hay entre la Ley marítima y la Ley internacional, se refleja en los tratados que celebran los Estados, como resultado de un tratado, todos los países que intervienen en el, están obligados a cumplir de buena fe, con las disposiciones de dicho tratado, los Estados que celebren un tratado, únicamente surtirá efectos entre esos Estados, la obligación a que se comprometan los Estados deberá ser por el acuerdo de voluntades, por otro lado, todo Estado que intervenga en un convenio ó tratado deberá de dar su opinión en cuanto a cualquier posición que juzgue pertinente, a fin de evitar posibles controversias tanto internacionales como marítimas, de territorialidad y espacios marítimos, para establecer normas de seguridad internacional o

- (4) VEASE CERVANTES AHUMADA MAUL, DERECHO MARITIMO, Ed. HERRERO MEXICO 1984, PS. 102, 104, 111, 138, 139, 142.
- (5) CFR GOMEZ - ROBLEDO VERDUZCO ALONSO, NUEVO DERECHO DEL MAR, GUIA INTRODUCTIVA A LA CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR, Ed. FARRUA, MEXICO 1986 P.203.

bien resolver cualquier otra problemática del orden marítimo internacional; viendo a los tratados desde este punto de vista, es justo decir que, tanto el derecho marítimo como el derecho internacional, son dos materias que se deben tratar por separado, sin embargo, podría afirmar que el punto de interrelación de una con la otra, se encuentra ubicado por un lado, en los tratados internacionales marítimos y por el otro, la navegación internacional que se efectúa entre los estados.

Es indudable que existe una cierta tendencia, en la casi totalidad de los países en desarrollo, en ver al derecho internacional como un derecho extranjero creado por otros países y para otras personas, en otras palabras extraño".

Ahora bien, hay que establecer que uno de los grandes peligros que creo pueden existir, es la no delimitación en principio del derecho internacional con relación a otras materias, no obstante que algunas otras materias tienen relación con el derecho internacional, se entiende tradicionalmente que la autonomía de la voluntad de los estados, debe ser un principio que garantice el mantenimiento efectivo de su igualdad jurídica, sin embargo, tenemos que decir que para muchos estados no ha sido así, si se confronta el principio formal con el campo real de la desigualdad de

poderes existente entre los Estados, esta desigualdad la puedo traducir en los ingresos económicos de los mismos, o bien, en aquellas referentes al desarrollo tecnológico que ponen en desventaja a los demás Estados (6).

Sin embargo, no obstante estas consideraciones no es posible dejar fuera el hecho, que el contenido económico de la soberanía del Estado, a producido una serie de consecuencias de suma importancia, al demostrar entre otras cosas, que la soberanía internacional territorial no garantiza en si el hecho de que la explotación de la riquezas del suelo y subsuelo se haran en beneficio de la población que ocupa un territorio.

Aunque el llamado derecho internacional actual, es ante todo un orden de carácter y contenido económico, hay que ver que la relación, transformación, y modificación de sus reglas o normas jurídicas, serán determinante dentro de las relaciones y el orden internacional para el logro de una estructura jurídica

(6) *CFR GOMEZ - ROBLEDO VERDUZCO ALONSO, TEMAS SELECTOS DE DERECHO INTERNACIONAL, UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MEXICO, MEXICO 1986 PS. 154.*

mas favorable para todos los Estados. (7)

No hay que olvidarnos de señalar que los Estados intervienen en las relaciones internacionales, para generar efectos jurídicos, por medio de actos unilaterales de forma estatal, pero cuyo objeto es internacional, es decir, un estado aplica una norma a nivel estatal, pero este mismo estado puede llegar a sugerir que esta norma se implanta a nivel internacional sin que el derecho positivo vigente reconozca actualmente al Estado algo así como una capacidad jurídica para actuar como una especie de legislador internacional.

Si durante largo tiempo la función de una seguridad jurídica que se obtiene a través de un rígido formalismo legal, fue considerada fundamental, y de hecho lo sigue siendo, es sin embargo, igualmente cierto que con procedimientos sumamente lentos y en ocasiones complejos, ese formalismo jurídico impide la adopción de reglas y normas útiles y necesarias a nivel

(7) *CFR ONU RES. 1805 (XVII) DE 1962 DE LA ASAMBLEA GENERAL, ASI COMO RESOLUCION 3201 (S-VI) Y RESOLUCION 3220 (S-VI) DE 1974.*

internacional. (8)

Es indudable que el nuevo orden jurídico internacional, producirá cada vez más, un impacto mayor sobre la evolución de las reglas substantivas del derecho internacional, como también es indudable los efectos que sobre el derecho marítimo a tenido el derecho internacional, por tanto, como señalamos antes, es justo dejar bien claro, que por el ámbito en que se desarrollan estas dos materias, se encuentran entrelazadas, teniendo además relación con otras ramas del derecho.

(8) VER SEPULVEDA CESAR, *LOS FUNDAMENTOS Y LA VIABILIDAD DE UN NUEVO ORDEN JURIDICO INTERNACIONAL*, PONENCIA PRESENTADA EN MESA REDONDA, CICLO ALCANCES Y PERSPECTIVAS DEL NUEVO ORDEN JURIDICO INTERNACIONAL, INSTITUTO MARIAS ROMERO ESTUDIOS DIPLOMATICOS MEXICO 1980.

2.- PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO MARITIMO.

La historia de las relaciones internacionales de los Estados nos revela que los tribunales internacionales han basado sus sentencias en muchas ocasiones, en normas que surgieron de la costumbre, a estas normas se les elevó el rango de principios y se les llamaron principios generales de derecho internacional y fueron adscritos al Jus Gentium.

Naturalmente han surgido polémicas acerca de los principios que sirven de base al derecho internacional, algunos autores opinan que primordialmente el artículo 38 del estatuto de la Corte Internacional de Justicia se refieren a los principios generales de derecho internacional y solo subsidiariamente a los principios que se obtienen en el derecho interno de los diversos estados.

'Los principios generales del derecho internacional es el conjunto de normas jurídicas, que tienen como finalidad el regular las relaciones entre los Estados, procurar la paz internacional y el buen entendimiento entre las naciones.'

Hay que decir que de los principios generales

de derecho internacional que a mi juicio adquieran carácter fundamental, son el principio de "pacta Sun Servanda" el cual en su traducción al español significa que los tratados o contratos deben cumplirse, "RES INTER ALIOS ACIA" cuyo significado es que los contratos solo crean obligaciones entre las partes contratantes, y el principio de "Ex Consensu Adventi Vinculum" que significa el origen de las obligaciones, es por el acuerdo de la voluntad. (9)

Estos principios tomaron, gradualmente una forma más resumida y como consecuencia de su constante reafirmación en las condiciones prácticas de la vida internacional, fueron transformándose en disposiciones cada vez más específicas.

A parte que estos principios de derecho internacional que se aplican en el derecho marítimo, hay que darnos cuenta de que por la importancia que representa la materia sobre el mar, ésta ha venido estableciendo sus propios principios conforme se van presentado los acontecimiento de su historia, es decir, de acuerdo a los problemas y necesidad que se le presenten el derecho del mar.

(9) INSTITUTO DE INVESTIGACION JURIDICAS, DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO, TOMO VIII 2o. Ed. PORRUA, MEXICO 1985 P.332.

Los principios generales del derecho internacional dentro de lo que es el derecho marítimo, cambia de connotación, es decir, no son principios específicos como en el derecho internacional, sino que al igual que los principios marítimos toman una forma más amplia sin perder la esencia de los mismos, esto es, existen idénticos tratados o pueden llegar a existir idénticos tratados, cuyas normas puedan aplicarse supletoriamente a otros tratados, durante un tiempo transitorio, en virtud de que el trámite de aceptación de un nuevo tratado es largo, tales exigencias que se ven en los tratados de derecho marítimo se debe a una constante y profunda transformación del derecho marítimo.

A partir de la creación de diversos convenios y tratados sobre seguridad y derechos marítimos, los gobiernos contratantes, se han visto en la necesidad de implantar reglas de solución a controversias que pudieran presentarse, estas reglas o sistemas de solución de controversias. Creadas en base a los principios generales de derecho marítimo o en base a conflictos jurídicos anteriores, son reguladas en ocasiones por organismos internacionales, o bien, por las propias autoridades nacionales de un Estado interesado en resolver sus controversias.

"El maestro John Gamble sostiene que la impresión dominante es que la costumbre, como la más antigua de las fuentes, evoluciona hasta un punto en el cual puede llegar a codificarse, pero que, sin embargo, también existen situaciones en el que idénticos tratados sobre una misma materia, llegan a generar una regla de derecho internacional consuetudinario." (10)

En la convención de Viena sobre el derecho de los tratados del 23 de Mayo de 1969 y en vigor desde el 27 de Enero de 1980 codifica el principio clásico de que un tratado no crea derechos ni obligaciones para un tercer Estado; si bien es cierto que un tratado no crea derechos para un tercer Estado en virtud de su autonomía soberana, también debemos decir que las normas de un tratado si llegan a ser obligatorias para un tercer Estado cuando son reconocidas como normas consuetudinarias de derechos internacional, por lo tanto contiene fuerza obligatoria desde el momento en que los gobiernos reconocen su validez jurídica y se someten a las normas que el mismo convenio establece para la solución de controversias, ya sean entre dos o más Estados o bien sobre seguridad marítima y

(10) GOMEZ - ROBLEDO VERDUZCO ALONSO, *NUEVO DERECHO DEL MAR*, GUÍA INTRODUCTIVA A LA CONVENCIÓN DE MONTREAL, PUNTA MEXICO 1986 P.25.

prevención de la contaminación en el mar.

El derecho marítimo como en las distintas ramas del derecho, contiene diversos principios generales, en cuanto a seguridad marítima respecta vemos que los principios generales sobre seguridad marítima se encuentran constituidos de acuerdo a una serie de riesgos que pudieran poner en peligro la seguridad del hombre y la estabilidad del medio marino y sus recursos naturales, los principios generales sobre seguridad marítima puedo definirlos de la siguiente forma:

I) Obligación de todos los Estados de proteger la vida humana en el mar.

II) Todo Estado tiene derecho a resolver una controversia de acuerdo a los convenios creados.

III) Los países tienen la obligación de evitar la contaminación del medio marino.

IV) Los convenios o tratados tiene fuerza obligatoria para todos los Estados contratantes.

V) Los convenios y tratados regiran la preservación del medio marino.

Estos principios como antes dijimos toman una forma más amplia, en virtud de que el derecho marítimo tiene una vida jurídica en constante actualización, esto viene a dar por resultado la formulación de reglas y normas más eficaces, pues no sólo toma en cuenta el hombre sino a los medios de que se vale para su desarrollo, en este caso el mar y con ello implica la protección del mismo.

Conjuntando los principios tanto de derecho internacional como de seguridad marítimas, se mantiene un espíritu de que los estados contratantes resolverán sus controversias relativas a la interpretación o aplicación de un convenio, procurando su solución por los medios indicados en el artículo 55 de la carta de las Naciones Unidas, es decir mediante la negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, recursos a organismos regionales o buenos oficios, pues, hay que poner de relieve que la importancia jurídica que este artículo presenta, es el hecho de que el derecho marítimo da la posibilidad a los estados de resolver sus conflictos por diversas vías jurídicas.

La flexibilidad de la conciliación, permite que un órgano imparcial se pronuncie en una controversia y dejar a las partes en libertad de aceptar o

rechazar las proposiciones, ha hecho que los gobiernos contratantes consideren este procedimiento como un medio más factible para la solución jurídica de sus controversias.

Por otro lado, tenemos el caso de que los gobiernos contratantes que no puedan resolver sus controversias por medios de la conciliación, por ser este un procedimiento desprovisto de fuerza obligatoria y habiendo intentado los demás medios antes mencionados, a petición de cual quiera de las partes se someterán a un tribunal de corte internacional.

Si existe la posibilidad de que los gobiernos que tenga conflictos entre sí, puedan resolverlos a través de una corte o tribunal internacional, es imprescindible mencionar que toda decisión dictada por estos organismos que sean competentes para la solución de conflictos será definitiva, y deberá ser cumplida por todas las partes en la controversia.

A pesar de que los gobiernos contratantes tienen la posibilidad de solucionar sus conflictos a través de medios amistosos, debemos dejar en claro que la obligatoriedad jurídica de los convenios y tratados, se da en función de la validez que los Estados le reconocen al firmarlos y sujetarse a sus normas.

Las controversias sobre la naturaleza y el valor de los principios generales del derecho marítimo, continúan en vigencia, pero sobre su naturaleza podemos referirnos a Chang (11), cuando considera que los principios generales no son reglas específicas formuladas por propósitos prácticos, sino proposiciones generales que se encuentran en todas las normas y que son propuestas por los gobiernos para el logro de una normatividad jurídica que exprese las cualidades esenciales de una verdad jurídica.

Así pues debemos tener en cuenta que los Estados participantes en la elaboración de tratados internacionales, incluyan en ellos, principios que estén encaminados a resolver los problemas marítimos entre los países a efecto de no vulnerar los intereses y derechos de los demás Estados, creando en la conciencia jurídica del derecho marítimo, es decir, el propósito de los Estados por evolucionar y mejorar el derecho del mar a través de disposiciones que permitan regular las relaciones de los Estados en lo que se refiere a la materia del mar y preservar la seguridad jurídica del hombre.

(11) *CFR TRIGUÉS MAFUD MARIO ARMANDO, REGULACION DE LOS ACIUS JURIDICOS INTERNACIONALES, TESIS PROFESIONAL, FACULTAD DE DERECHO, UNAH, MEXICO 1986 P.63*

3.- LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL EN LA VIDA MODERNA.

A) ANTECEDENTES.

Quando por primera vez, se propuso el establecimiento de un organismo de las Naciones Unidas, especializada exclusivamente en asuntos maritimos, se pensaba principalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos maritimos internacionales que mejoraran la seguridad en el mar.

Debido a la naturaleza del sector naviero a nivel internacional, reconocian desde hace mucho tiempo que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones maritimas, serian mas eficaces si se realizasen en un marco internacional, en lugar de quedar al cuidado de cada pais unilateralmente y sin coordinación con otros. Pese a que ya se habian adoptado una serie de acuerdos internacionales importantes, muchos estados consideraban que era necesario crear un organismo permanente capaz de coordinar y fomentar nuevas medidas de manera más regular.

En virtud de esta situación, se celebro una

conferencia de las Naciones Unidas en 1948, por el que se constituyo la Organizaci6n Maritima Internacional (OMI), como primer organismo internacional dedicado a los asuntos del mar. (12)

Antes de que diera inicio en forma oficial a sus trabajos la Organizaci6n Maritima Internacional, los problemas que mas preocupaban al hombre, eran los relativos a la seguridad del ser humano en el mar asi como de los buques y mercancías. un año despues de la entrada en sus funciones de la Organizaci6n Maritima Internacional (OMI), ésta celebro un convenio, el cual se le conoce como SOLAS, mismo que fue ratificado por una serie de paises interesados en la existencia de un documento que regula las medidas de seguridad.

El convenio SOLAS, abarca una amplia gama de medidas tendientes a mejorar la seguridad maritima, tales como las referentes al compartimentado y estabilidad; a las instalaciones de maquinas e instalaciones de electricidad; a prevencion, detecci6n y extinci6n de incendios; a dispositivos de salvamento; a radiotelegrafia y radiotelefonía; a seguridad de la

(12) *CFR* *UNU*, *EXPOSICION DE MOTIVOS PARA LA CREACION DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL (ACTUALMENTE ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL)*. ESTADOS UNIDOS 1948 (DOCUMENTO OFICIAL).

navegación; al transporte de granos; al transporte de mercancías peligrosas y a buques nucleares. (15)

Esta reglamentación se publicó y se promulgó el 28 de diciembre de 1961, por los constantes accidentes marítimos, sobre todo en la segunda guerra mundial, sin embargo, a través del tiempo, ha sido necesario hacer modificaciones al mismo, a fin de que este ofrezca la máxima seguridad. Tanto a la navegación como a sus tripulantes, la Organización Marítima Internacional a celebrado además, varios convenios respecto a la seguridad, tal es el caso del convenio sobre líneas de carga, convenios sobre arqueos, o bien el convenio INMARSAT que establece normas de telecomunicaciones marítimas por satélite, otro convenio de importancia es el de Torremolinos dedicado a vigilar la seguridad de los buques pesqueros; otro convenio es el de salvamento por accidentes en alta mar

Para el estudio y análisis de este tema, debemos entender que la seguridad marítima no solo se extiende a la seguridad del hombre, sino también a la seguridad del medio marino, en este orden de ideas y de acuerdo al auge del transporte de hidrocarburos, así

(15) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR LONDRES 1960.

como la creciente proporción de los sucesos de la contaminación por hidrocarburos, son la grave preocupación internacional por el futuro del medio marino, no solo ante la eventualidad de los accidentes sino también como consecuencia de las operaciones normales de todo buque tanque, en particular, las de limpieza de los tanques de carga. Por tal motivo, en 1973 la Organización Marítima Internacional adopta el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) que trata no solo de la contaminación ocasionada por los hidrocarburos sino que abarca, además otras formas de contaminación como las originadas por productos químicos y otras sustancias nocivas, la basura y las aguas sucias; así pues podemos decir que los convenios tanto SOLAS como MARPOL, son los instrumentos internacionales básicos para la seguridad marítima.

Si bien la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación son las preocupaciones fundamentales de la Organización Marítima Internacional, la Organización interviene en otros muchos asuntos, como es la facilitación del tráfico marítimo, la creación de dispositivo de separación para evitar abordajes ó los sistemas para la comunicación de buques por satélite.

Uno de ellos es la facilitación del tráfico

marítimo. anteriormente, la falta de procedimientos relativos a la documentación normalizados internacionalmente, había impuesto un pesado gravamen tanto al personal de abordaje como al personal de tierra y fue origen de considerables demoras.

La Organización Marítima Internacional comenzó a trabajar en la solución de estos problemas poco después de su constitución, en 1963, adoptó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. Los principales objetivos de este son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los diferentes Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos relativos al arribo, estadia y salida de los buques en los puertos.

Se ha mencionado ya el trabajo de la Organización Marítima Internacional relativo al establecimiento de los regímenes de responsabilidad derivada de la contaminación, pero la organización ha aprobado además varios convenios que tratan de otros asuntos jurídicos.

En 1974, la Organización Marítima Internacional centró su atención en el problema de los pasajeros y sus equipajes y adoptó un convenio que establece un régimen de responsabilidad de los perjuicios

ocasionados o pasajeros transportados en buques de Navegacion maritima, en el cual se declara al transportista como responsable de los daños o perjuicios sufridos por los pasajeros, asi como de sus perdidas si el suceso se debe a culpa o negligencia del transportista(14)

La mayoría de los tratadistas, han enrocado o conceptualizado a la responsabilidad juridica, unos por lo que se refiere a los deberes, otros, por lo que se refiere a las obligaciones, e incluso, hay otros que la conceptualizan en cuanto a las reglas puramente de conducta, sin embargo, puedo decir que en derecho maritimo, la responsabilidad es 'El conjunto de obligaciones y deberes que los marinos, capitanes o propietarios de los barcos tienen que observar, con la finalidad de no dañar ni causar perjuicios a los pasajeros, logrando a su vez que las travesías marítimas lleguen a buen término'.

El problema general de la responsabilidad de los propietarios de buques se había tratado en un convenio adoptado en 1957, hacia finales de la década de 1960 se puso de manifiesto que los límites

(14) CFR. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, NOMINA DE CONVENIOS MARITIMOS INTERNACIONALES (DOCUMENTO OFICIAL DE USO INTERNO).

establecidos para determinar la responsabilidad en el convenio de 1957 eran demasiado bajos. En 1976 la Organización Marítima Internacional convocó a una conferencia en donde se adoptó un nuevo instrumento, el convenio sobre limitación de la responsabilidad basada en reclamaciones de derecho marítimo, los límites que se fijaron en este convenio, se establecieron en función de dos clases de reclamaciones; las que se derivan de muerte o de lesiones corporales y las relacionadas con cosas tales como daños causados a buques, bienes u obras portuarias.

Por otro lado, debemos ver que todas las medidas y recomendaciones que se acuerdan en cada uno de los convenios, tienen gran significación para el desarrollo del mundo marino, algunas de estas recomendaciones constituyen códigos, directrices o prácticas recomendadas sobre cuestiones importantes que no se consideran apropiadas para una reglamentación por medio de documentos protocolarios.

Si bien las recomendaciones, ya sea en forma de códigos, o en cualquier otra forma, no tiene fuerza de ley para los Gobiernos, les sirve de orientación para la formulación de reglamentaciones y prescripciones de carácter nacional. Tanto es así, que muchos Gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándola, en su totalidad o en parte a su

legislación.

La Organización Marítima Internacional, es un organismo que representa un amplio espectro de intereses marítimos, jurídicos y relativos al medio ambiente y contribuyen a la realización del trabajo de los distintos órganos que intervienen en los diversos ámbitos de aplicación de las normas de seguridad; estos órganos contribuyen también facilitando información, documentación y asesoramiento o análisis periciales.

En el curso de los años, la Organización Marítima Internacional a ha evolucionado constantemente para hacer frente a condiciones y exigencias cambiantes; en sus primeros días, su preocupación fundamental fue la formulación de convenios y códigos internacionales. Hoy, sin embargo, de acuerdo a lo antes visto, debemos reconocer que la preocupación principal de la Organización Marítima Internacional es el garantizar que los convenios, códigos y otros instrumentos, se observan e implantan eficazmente. Aun cuando la tendencia hacia tal implantación ha sido evidente desde hace varios años.

Así pues, el objetivo y criterio de la Organización Marítima Internacional es permitir a los Gobiernos, más eficazmente concentrarse en garantizar la aplicación de las medidas existentes.

B) ESTRUCTURA Y COMITES.

La Organización Marítima Internacional desarrolla sus actividades por medio de una serie de comites y subcomites especializados, todos estos organos estan integrados por representantes de los Estados miembros, que desempeñan sus funciones con ayuda y asesoramiento de los organos de las Naciones Unidas o de organismos especializados, y representantes de los organismos internacionales gubernamentales y no gubernamentales con las que se han establecido relaciones oficiales.

Se han establecido tambien acuerdos oficiales de cooperacion con 51 organizaciones intergubernamentales y se han concedido carácter consultivo a 43 organizaciones internacionales no gubernamentales, a fin de que participen en la labor de los diversos organos en calidad de observadores. (15)

El organo rector de la Organización Marítima

(15) INFORMACION OBTENIDA DE DOCUMENTOS OFICIALES UBICADOS EN LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y EN LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES.

Internacional es la asamblea general, la cual se reúne una vez cada dos años y está integrada por los 127 Estados miembros más un miembro asociado, entre los períodos de sesiones de la asamblea, un consejo integrado por 32 gobiernos miembros elegidos por la asamblea, ejercen las funciones de órgano rector. La Organización Marítima Internacional es una organización técnica cuyo trabajo es llevado a cabo en su mayoría por varios comités y subcomités. (16, 17 y 18).

El comité de seguridad marítima por ser el más antiguo desempeña la labor técnica de la organización, este comité se encuentra apoyado por varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas que tratan. El subcomité de seguridad de la navegación tiene como finalidad el establecer normas relativas a la mejor navegación, procurando dar nuevos

- (16) CFR. ORGANIZACION MARIITIMA INTERNACIONAL RESOLUCION A.1. (1) DEL 6 AL 19 DE ENERO DE 1959 RELATIVA A LA APROBACION DEL SECRETARIO GENERAL POR EL CONSEJO LONDRES 1959.
- (17) ORGANIZACION MARIITIMA INTERNACIONAL RESOLUCION A.2. (1) DEL 6 AL 19 DE ENERO DE 1959 (INSTRUMENTACION PERSONAL) RELATIVA AL ESTADO JURIDICO DE LA CONVENCION CONSTITUTIVA DE LA ORGANIZACION MARIITIMA INTERNACIONAL LONDRES 1959.
- (18) CFR ORGANIZACION MARIITIMA INTERNACIONAL RESOLUCION A.13. (1) DEL 6 AL 19 DE ENERO DE 1959 RELATIVA A LA APROBACION DEL REGLAMENTO INTERIOR PARA LOS PERIODOS DE SESIONES.

sistemas o medidas de seguridad para la navegacion.
(19).

El subcomite de radiocomunicación es el encargado de vigilar la debida aplicacion de las medidas de comunicacion por radio, así como de reformarles en caso necesario o bien el de crear nuevas reglas que permitan la mejor comunicacion de los buques, tal es el caso de la realizacion de los convenios para regular las telecomunicaciones por satélite.

El subcomité de dispositivos sobre salvamento como su nombre lo indica, es el encargado de regular las disposiciones sobre salvamento en caso de accidentes en el mar, a través de la creacion de un convenio se ha buscado tener por objeto el mejor desarrollo de la actividad del mar, aun cuando muchos países cuenten con sus propios planes para hacer frente a estas emergencias, este fue la primera oportunidad en

(19) VER ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL RESOLUCION A.40.(11) RELATIVA AL INFORME SOBRE LA PETICION A LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA PARA LA FORMACION O CONSTITUICION DEL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA LONDRES 1961.

que se acordaron procedimientos de validez internacional.

El subcomité de normas sobre formación y guardia, tiene como finalidad el establecer una serie de normas encaminadas a la formación de personal de puente y máquinas así como el de dar adiestramiento sobre el desarrollo de astilleros, hasta la prevención de la contaminación en el mar, teniendo en cuenta el mejoramiento de la administración de la seguridad marítima.

El subcomité del transporte de mercancías peligrosas, tiene como objetivo primordial el regular el transporte de mercancías peligrosas que pudieran poner en peligro la vida del hombre de mar, imponiendo una normatividad que debe ser observada a nivel internacional.

El subcomité de proyecto y equipo del buque esta destinado a vigilar como su nombre lo dice, que todos los buques tengan el equipo necesario para el caso de accidentes y poder salvaguardar así la seguridad de la vida humana en el mar.

El subcomité contra incendios tiene la tarea de que se observan las normas de seguridad relativas a la prevención de incendios así como de actualizarlos.

este subcomité tiene también la obligación de revisar todos los sistemas que se propongan para la modernización de las normas para prevenir los incendios.

El subcomité sobre estabilidad y líneas de carga y de seguridad de pesqueros tiene una función más amplia debido a que no solo se limite a velar por la seguridad de los barcos pesqueros sino que al igual que en los buques de mayor tonelaje, tiene que establecer los límites de carga de acuerdo al tipo de buque de que se trate, es decir, los límites necesarios aseguran para la flotabilidad de los barcos.

El subcomité de contenedores y carga, es el encargado de implantar las normas de seguridad para todos aquellos barcos que transportan mercancías a través de contenedores, el convenio que contiene las normas sobre la seguridad de los contenedores fue concebido no solo para facilitar el tráfico de contenedores, sino para dar seguridad a las mercancías mismas, asimismo este subcomité tiene el trabajo de formular los procedimientos de pruebas y prescripciones relativas a la resistencia de los contenedores, las cuales serían aceptadas por la comunidad internacional a través de sus conferencias.

El subcomité de graneles químicos es el encargado de estructurar normas relativas a la

proteccion y seguridad de los buques que transporten productos quimicos, proyectando ademas normas de proteccion al medio marino.

Por otro lado tenemos que el comité de protección del medio marino fue establecido por la asamblea en noviembre de 1973, es el encargado de coordinar las acciones y actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación del medio marino, ocasionada por los buques.

Otro de los comites de gran importancia es el comité de asuntos juridicos, el cual fue constituido inicialmente, para resolver los problemas legales resultantes del accidente sufrido por el Torrey Canyon en 1967, pero posteriormente fue institucionalizado para darle caracter permanente. Está encargado de examinar todas las cuestiones de orden juridico que son competencia de la organización.

El comité de cooperación técnica es el encargado de coordinar el trabajo de la organización, en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica en el sector marítimo, particularmente a los países en desarrollo.

Prueba de la importancia que tiene la

asistencia técnica en la labor de la Organización Marítima Internacional, es el hecho de que se trata de la primera organización del sistema de las Naciones Unidas que reconoce formalmente en su convenio constitutivo la existencia de un comité de cooperación técnica.

El comité de facilitación es un órgano auxiliar establecido por el consejo y que se encarga de las actividades y funciones relativas a facilitar el tráfico marítimo internacional. Este comité tiene por objeto reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puerto u otras terminales.

No hay que olvidar que la dirección de la Secretaría, está a cargo del Secretario General, ayudado por un cuerpo de cerca de 270 funcionarios internacionales; el Secretario General es nombrado por la asamblea.

Todos los comités están abiertos a la participación de todos los gobiernos miembros, en régimen de igualdad.

C) CONVENCIONES

Llama la atención que del estudio realizado en diversas conferencias, llevadas a cabo en distintos países, como son: la convención de Londres Inglaterra en 1973, sobre la prevención de la contaminación por los buques, la convención de Londres Inglaterra en 1974, sobre la seguridad de la vida humana en el mar así como su protocolo; la convención sobre derecho de mar, realizándose diversas sesiones en Caracas, Ginebra y Nueva York, resultando de éstas últimas, un texto para la convención internacional sobre derecho de mar; de los convenios anteriores aparece además un nuevo sujeto de derecho; la humanidad como el más alto sujeto jurídico en la historia del derecho.

Hay que establecer que dentro del derecho marítimo y desde mi punto de vista una convención es: "El acuerdo de voluntades de dos o más países o estados para crear, enmendar, modificar o extinguir reglas o normas sobre derecho del mar, o bien, sobre seguridad marítima".

Las normas de derecho marítimo internacional tiene el espíritu de la seguridad y la protección del hombre y al medio ambiente que lo rodea.

Si bien a raíz de las catástrofes ecológicas desarrolladas en los últimos tiempos, tales como las de Torre Canyon en 1967, Atmoco Cádiz en 1978, Santa Bárbara en 1969, Ekorsick en 1977, Ixtoc 1 en 1979, (20) derrame de petróleo en la guerra del Golfo Pérsico en 1991, han causado preocupación, también hay que enfatizar que en general estas convenciones traducen, mas que nada, un deseo de cooperación y reglamentación entre los estados; si bien cada una de las partes contratantes está habilitada a constatar las infracciones pertinentes a la convención y tomar la iniciativa de una acción común en contra de la polución, así como tomar medidas suficientes para la seguridad de la vida humana en el mar, la Regla de la competencia exclusiva del estado del pabellón subsiste estando como el único facultado para emprender una persecución eventual y fijar, en su caso, la penalidad en que se haya incurrido. (21)

Las reglamentaciones jurídicas realizadas y

(20) WALACLAY DAVID, EL PROBLEMA DE LA POLUCION Y LA EXPLOTACION DE LOS MARISCOS EN EL MAR CONTINENTAL DE SANTA BARBARA, E.U. 1972 PS. 514-562 Y GOMEZ-RUBLEU VERDUZCO ALONSO, PROBLEMAS RELATIVOS A LA RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACION EN DERECHO INTERNACIONAL, RELACIONES MEXICO-E.U. INVESTIGACION INTERDISCIPLINARIA, UNAM, MEXICO 1981 P. 432.

(21) VEA SE SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, CONVENCION SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR, MONTREAL BAY JAMAICA 1982 (DOCUMENTO OFICIAL).

aprobadas por todos los gobiernos contratantes de un convenio, surtirán sus efectos en el momento en que éste entre en vigor, es decir, que deberá ser observado por todo los gobiernos firmantes, por otro lado hay que hacer notar que dichos convenios tienen otros efectos que se presentan cuando han sido violadas o traspasadas las normas internacionales, estos efectos pueden ser particularmente o generales.

EFFECTOS PARTICULARES.- Para entender el estudio de este punto, debemos empezar por decir que los efectos particulares, tiene su razón de ser entre dos países cuyos intereses y soberanías nacionales, pueden llegar a verse afectados por la transgresión de una Ley o por un acto jurídico de un país sobre el otro.

tal situación es el resultado de medir las consecuencias de dichas transgresiones, los efectos particulares sobre normas de seguridad que establecen los convenios, se ven cristalizados a través de intracciones, sanciones, o multas, decimos que son particulares porque las normas se aplicaran unicamente entre los dos Estados contratantes.

EFFECTOS GENERALES.- Los efectos son generales, cuando un país transgrede una de las normas establecidas por un convenio multilateral, lo cual pude

traer consecuencias a varios países, o bien, porque el convenio contenga normas que afecten a la legislación de una nación, en tal caso, el país afectado que sea parte del convenio podrá realizar una denuncia ante el Secretario General de la Organización por la cual esté regulado dicho convenio.

Decimos que los efectos son generales, partiendo de la base, de que en el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques firmado el 2 de noviembre de 1973, en su artículo 4 nos dice.

1) toda transgresión de las disposiciones del presente convenio, dondequiera que ocurra, estará prohibida y será sancionada por la legislación de la administración del buque interesado. Si la administración, después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.

2) toda transgresión de las disposiciones del presente convenio, dentro de la jurisdicción de cualquier parte en el convenio, estará prohibida y será sancionada por la legislación de dicha parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa parte tomará una de

las medidas siguientes:

A) Hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento o

B) Facilitar a la administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.

3) cuando se facilite a la administración de un buque información o pruebas relativas a cualquier transgresión del presente convenio cometidas por ese buque, la administración informara inmediatamente a la parte que le haya facilitado la información o las pruebas, así como a la organización de las medidas que tome.

4) Las sanciones que se establezcan en la legislación de una parte en cumplimiento al presente artículo, serán suficientemente severas para disuadir de toda transgresión del presente convenio, la severidad de la sanción será la misma donde quiera que se produzca la transgresión.

Este artículo nos da la posibilidad de que ya sea uno o varios países los afectados, puedan resolver entre si los conflictos sobre seguridad, sin embargo, a nuestro parecer por ser conflictos de carácter

internacional, estos deben ser resueltos por un tribunal de corte internacional, en virtud de que todos los Estados que son parte en una organización internacional, están sujetos a las resoluciones que dicta su tribunal.

Antes de la creación de la Organización Marítima Internacional, así como de las convenciones marítimas internacionales, los conflictos de mar entre las naciones, eran resueltos de acuerdo a la costumbre del lugar donde se presentaban, con la practica constante de esas costumbres, con el tiempo llegaron a tener el caracter de fuerza obligatoria, es decir, la elevaron a rango de Ley consuetudinaria, ya con la creación de la organización marítima internacional y sus convenciones, se crearon nuevas reglas, aquellas que surgieron de la costumbre y que no eran aplicadas, fueron derogadas, sin embargo, debemos subrayar que las normas subsistentes deben tener por efecto inmediato el prevenir, reducir o controlar todo accidente ecológico y humano en el mar.

Los convenios, como antes dijimos, surten sus efectos desde su entrada en vigor, pero es evidente que sin la vigilancia de la comunidad internacional, no llegaría a tener sus efectos plenos y no se sabrían los alcances fijados para la seguridad marítima.

La Organización de las Naciones Unidas, después del fallido intento de la conferencia de la Haya de 1930, va a confiar el cuidado de codificación y desarrollo progresivo del derecho del mar a la comisión del derecho internacional. Sus trabajos e informes preparatorios desembocarían en la I. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar en el año de 1958.

Sin embargo, factores tales como el proceso descolonizador que hizo que los nuevos Estados pusieran en tela de juicio normas y acuerdos internacionales en los cuales ellos no habían participado en absoluto, aunado a un fuerte desarrollo científico y tecnológico, que hacía posible, entre otras cosas, la explotación de recursos a profundidades marinas jamás antes imaginadas, provocó que se llevara a cabo un replanteamiento de la mayoría de las normas, tanto consuetudinarias como convencionales del derecho internacional del mar.

Después del fracaso de una II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, reunida en Ginebra en 1960, se marcaría el punto de partida del movimiento en favor de la construcción de un nuevo derecho de los espacios marítimos, de la navegación internacional y de la seguridad marítima.

Es así como de los principios generales del derecho internacional marítimo, planteados con anterioridad ante las Naciones Unidas y de las necesidades de los Estados costaneros, surge en la tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre derecho del mar, celebrada en Montego Bay, el 10 de diciembre de 1982, una serie de medidas encaminadas a preservar la paz y la seguridad.

En lo referente a la seguridad marítima, el Artículo 211 de la convención sobre derecho del mar en sus puntos 1 y 5 establece.

Artículo 211:

1) "Los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática general, establecerán reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques y promoverán la adopción, del mismo modo y siempre que sea apropiado, de sistemas de ordenación de tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral, o

afectar adversamente por efecto de la contaminación a los intereses conexos de los estados ribereños".

tales reglas y estándares serán reexaminados del mismo modo con la periodicidad necesaria.

- 5) "Para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, a los efectos de la ejecución prevista en la sección 6, los estados ribereños podrán dictar, respecto de sus zonas económicas exclusivas, leyes y reglamentos que sean conformes y den efecto a las reglas y estándares aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general".

De estos dos puntos se puede decir, que los Estados no obstante que tienen facultad para crear leyes y reglamentos a nivel internacional, para prevenir la contaminación, los efectos de las leyes expedidas por dichos Estados son de carácter genérico, es decir, son efectos generales toda vez que los buques extranjeros que naveguen por aguas del Estado que expide dichas normas, estarán sujetos a la observancia de las disposiciones establecidas.

Además debemos de agregar, que en lo relativo a la zona económica exclusiva de los países, las normas que se fijan para salvaguardar la seguridad de la zona económica exclusiva, deben ser reguladas por la Organización Marítima Internacional o por alguna otra autoridad marítima competente de orden internacional, y sus efectos podrán ser en algunos casos particularizados, en virtud de sus condiciones oceanográficas, ecológicas o por el tráfico marítimo de cada país.

D) OBJETIVOS.

A lo largo de su desarrollo, la UMI (Organización Marítima Internacional), ha venido realizando una serie de labores referentes al mar, de esta forma tenemos que la Organización Marítima Internacional desde le comienzo de sus trabajos, asumió la responsabilidad de administrar todos los convenios creados, desde los inicios de la seguridad marítima así como su promoción, por otro lado, hay que ver que se ha preocupado por la prevención de la contaminación en el mar.

En la esfera de la protección del medio ambiente, la Organización Marítima Internacional ha cooperado activamente con el programa de mares regionales del programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) en la elaboración de disposiciones regionales contra la contaminación.

La Organización Marítima Internacional participa actualmente en el desarrollo de programas en los once mares que abarcan los planes de acción del PNUMA. Un resultado particularmente interesante de esta cooperación es el centro regional de lucha contra la contaminación ocasionada por los hidrocarburos, para el Mediterraneo, que la Organización Marítima Internacio-

nal estableció en 1976 conjuntamente con el programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Entre otras de las actividades que desarrolla la Organización Marítima Internacional encontramos la seguridad de la vida humana en el mar, sobre este tema la Organización Marítima Internacional ha centrado su atención debido a que el principal fin de esta Organización es el encontrar todos los medios de seguridad para preservar la vida del hombre en el mar, en consecuencia la Organización Marítima Internacional proyecta una serie de dispositivos y reglamentos que promuevan no solo la seguridad de los hombres sino del transporte y la mercancía.

Hay pruebas significativas de que las medidas de la Organización Marítima Internacional ya han resultado útiles en muchos aspectos. Por ejemplo, actualmente el peligro de contaminación del mar a causa de los hidrocarburos, es menor que hace 15 años, y el número de abordajes entre buques se ha reducido en gran medida en zonas en las que se han aplicado los dispositivos de separación del tráfico aprobados por la Organización Marítima Internacional.

El constante desarrollo y actualización de las reglamentaciones formuladas por la Organización Marítima Internacional, ha logrado que las naciones se

preocupen por garantizar más eficazmente la aplicación de las medidas existentes, así pues el objetivo de la Organización Marítima Internacional lo podemos traducir, como la necesidad de dar seguridad jurídica a los buques, el transporte y sus mercancías, así como el lograr la seguridad de la vida humana en el mar, y prevenir la contaminación por los buques.

CAPITULO 11

ASPECTOS HISTORICOS.

1.- BREVE REFERENCIA HISTORICA DEL DERECHO MARITIMO
INTERNACIONAL.

2.- PRIMERAS REGULACIONES MARITIMAS NACIONALES.

CAPITULO II

ASPECTOS HISTORICOS

1.- BREVE REFERENCIA HISTORICA DEL DERECHO MARITIMO INTERNACIONAL

El derecho marítimo se remonta a la época de los fenicios, renicia fue un Estado o Nación eminentemente naviero en las costas de Siria hacia el año 1250 a.c., los fenicios fueron insignes navegantes y comerciantes, explotaron la pesca y la salazon, establecieron colonias en Chipre, Rodas, Creta y en algunas otras colonias del Mediterráneo, como Gádiz en España, Utica y Cartago en Africa, siendo la última una potencia en el mundo antiguo. (22 y 23).

En la época del imperio Romano, Pompeyo incorporó a Fenicia en la provincia de Siria, y desde

(22) VEASE INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO, TOMO III 2a. EDICION, PUNUA, MEXICO 1985, P.175.

(23) CFR. CERVANTES ABUMADA RAUL, DERECHO MARITIMO, HERRERO, MEXICO 1984, P.9.

esa época en adelante los fenicios como nación desaparecieron de la historia, para todos sus conquistadores, la flota fenicia fue de gran utilidad, ya que contaban con marinos expertos que habían recorrido todas las rutas de la antigüedad, sin embargo, a pesar de que los fenicios eran excelentes navegantes, no se sabe con exactitud cuales fueron las normas jurídicas que se establecieron con respecto al comercio marítimo, fue hasta el siglo II a.c., con el código de Manu que aparecen disposiciones de carácter marítimo en el que se establece por primera vez el comercio de mercancías procedentes de otros lugares. (24 y 25).

El código de Manu contenía 2685 leyes divididas en 12 secciones las cuales legislaban sobre la conducta de los hombres y las mujeres así como el matrimonio, fija los deberes de las castas y de las medias castas, expone principios de filosofía y cosmología y establece además normas de derecho penal.

En el transcurso del tiempo se ha visto que el pueblo que verdaderamente da una visión más amplia

(24) VEASE PETTI EUGENIE, DERECHO ROMANO, CAPITULO RELATIVO AL ADVENIMIENTO DEL IMPERIO Y EL IMPERIO ROMANO 90. ED. NACIONAL, MEXICO 1963.

(25) VER CODIGO DE MANU

de lo que es el derecho marítimo, es el de Rodas, famoso por su coloso que tenía como característica el proteger y cerrar la entrada de su rada, las disposiciones de Rodas fueron las primeras en contemplar diversos aspectos de derecho marítimo.

Las leyes Rodías regulaban a diversas instituciones marítimas, los préstamos marítimos, que consistían en darle al capitán de un barco cierta cantidad de dinero para que este pudiera hacerle las reparaciones necesarias o bien de abastecerlo de provisiones, el capitán del buque se obligaba en cambio a retribuir tal cantidad de dinero pasado un lapso determinado.

Los delitos entre marinos, fue una reglamentación que se estableció con el fin de que se acabaran con los robos entre los compañeros de un buque, eran severamente castigadas.

Entre las disposiciones marítimas de Rodas existían aquellas relativas a los delitos sobre el cargamento y el buque, consistentes en que cuando una persona intente dañar la propiedad de otra en este caso un buque, el dueño o el capitán del barco podrá acudir a las autoridades para que de inmediato se castigue al inductor o bien cuando las mercancías que naveguen en un barco sean dañadas con dolo o mala fe, la

tripulación tendrá que responder por el valor de las mismas o en su caso el dueño del buque.

En el caso de la forma de pago de los fletes por las mercancías transportadas, el dueño del buque podía convenir junto con el dueño de las mercancías la forma de pago de los fletes, en otras palabras, el flete podía ser pagado antes o después del transporte.

Entre otras instituciones, encontramos los casos de transbordo de las mercancías de un barco a otro, así como el hurto en caso de naufragio etc; pero quizá lo más notable en este cuerpo de leyes sea la reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el digesto romano y presentes aún en las leyes modernas incluso en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En Roma, los gobernantes tomaron como ejemplo a la organización griega para dar origen a la propia organización jurídica de sus instituciones, así fue como Roma tuvo una organización parecida a la de Grecia, a medida que la población romana se fue organizando se hizo imperativo que los gobernantes romanos legislaran sobre disposiciones navales, ya que

las creadas por los jodos y adoptadas por los romanos no bastaban, posteriormente con el Edicto Perpetua, se establecian disposiciones sobre los pasajeros en relacion a la accion de recepto, que se imponian en contra del capitán durante el viaje, podrian reclamarlo al termino de este, teniendo la obligacion el capitán de entregar dicha prenda. (26)

"Para cuando Justiniano entró a gobernar Roma, se reformaron una serie de leyes y se derogaron otras; en el año 528 nombra una comision de 10 miembros, encargada de reunir en una sola obra los codigos Gregorianos, Hermogeniano, y Teodosiano anadiendo las constituciones posteriores y derogando las repeticiones, las contradicciones y las reglas caidas en desuso, aunque teniendo cuidado en el orden cronologico, esta obra fue terminada en catorce meses y publicada en el año 529". (27)

"Entre el año 529 y 531 habia publicado cincuenta constituciones, por las cuales se decidian cuestiones discutidas entre los antiguos jurisconsultos

(26) Cfr PETIT EUGENE, DERECHO ROMANO, 9o. NACIONAL MEXICO 1963, PS. 37 Y 38.

(27) PETIT EUGENE, DERECHO ROMANO, 9o. ED. NACIONAL, MEXICO 1963, PS. 60 Y 61.

y se les llamo quinquaginta decisiones." (28)

Las materias que componen el Digesto realizado por Justiniano, estan repartidas siguiendo el orden del Edicto Perpetuo, en dicho Digesto encontramos normas sobre el préstamo a la gruesa (nauticum fenus), el contrato de préstamo a la gruesa es de una naturaleza especial, el dinero prestado debe ser empleado en el comercio marítimo. Esta sujeto a la suerte de un transporte por mar, tomando en cuenta que el prestatario no deba nada en caso de que el navio se pierda o naufrague durante el viaje junto con el dinero; sin embargo deberá devolver la cantidad en caso de que el viaje sea completado. (29)

Como compensacion a este riesgo de pérdida, y para alentar a los ciudadanos a arriesgar sus capitales en estas operaciones comerciales, que los peligros de la navegacion hacia arriesgadas, el prestamista podia hacerse pagar intereses aún superiores a las tasas legales, siendo estos intereses exigibles aun en virtud de un simple pacto, estas normas están por otra parte, limitadas a la duración del viaje, es decir, el tiempo

(28) FEJL EUGENE, DERECHO ROMANO, 9o. ED. NACIONAL, MEXICO 1965, P.S. 60 Y 61.

(29) VER CERVANTES AHUMADA RAUL, DERECHO MARITIMO HERRERO, MEXICO 1984, P.S. 10 Y 11.

durante el cual los riesgos son a costa del prestamista.

La barateria era otro de los aspectos contemplados por el digesto, conteniendo normas relacionadas con el daño causado por el Capitán o la tripulación de un buque en perjuicio del armador.

Asimismo, en el código de Justiniano encontramos cuestiones relativas al tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura y naufragios; también encontramos dos acciones que tienen relación con el derecho marítimo y son la acción excersitoria y la acción institutoria.

"La acción excersitoria era concedida al esclavo cuando el amo hacía las funciones de armador, pudiendo el esclavo en consecuencia el realizar actos contractuales con terceros dentro de los lineamientos señalados por el amo y el tercero a su vez podrá dirigir cualquier acción en contra del amo, cuando se hubiera ocasionando un daño o perjuicio, debiendo el dueño del navío o comercio marítimo, reparar los daños o pagar una indemnización". (30)

(30) CERVANTES AHUMADA RAUL, DERECHO MARÍTIMO HERRERO, MEXICO 1984, P'S. 10 Y 11.

"Por otro lado, la acción institutoria se daba cuando el amo ponía como institutor a su esclavo en un comercio en tierra, en consecuencia quien había tratado con el esclavo podía igualmente ejercer su acción en contra del amo o su esclavo." (31)

Amalfi, importante puerto de las costas de Italia en el Mediterráneo, sede arzobispal y centro turístico, de origen bizantino, surgió hacia el siglo X y convirtiéndose más tarde en un importante puerto en la edad media y como República marítima, rivalizó con Génova, Pisa y Venecia. Amalfi dominó el comercio con Oriente por algún tiempo, en esta ciudad se estableció uno de los tribunales más famosos en materia marítima, los magistrados de la ciudad realizaron una compilación de las sentencias emitidas por este tribunal, dichas recopilación se le llamó tabia Amelitana, las cuales fueron aplicadas en todo el Mediterráneo. (32)

Desde la época antigua, como fue el Derecho Helénico, la figura "ECHAZON", a venido significando el tirar por la borda la carga de un buque, con el fin de

(31) FLORIS MARGADANI GUILLERMO, DERECHO ROMANO, 2a. ED. ESFINGE, MEXICO 1965 PPS. 418 Y 419.

(32) VER READERSI DIGEST, COLECCION ENCICLOPEDIA, 2o. ED. READERSI DIGEST, MEXICO 1980, P. 144 Y 145.

aligerarlo y poder darle al buque una condición más estable para su navegación, esta figura se aplicó por diversos pueblos, como fueron Rodas y Roma hasta llegar a nuestros días.

La Echazón en nuestra época, es considerada a través de una figura jurídica como es la avería gruesa, la Echazón era frecuente en la antigüedad, ya que las dimensiones de los buques y el fácil manejo de las mercancías permitían su ejecución inmediata, hoy en día, los buques necesitan para su carga y descarga el auxilio de gruas, lo que hace más difícil su manejo, así mismo las mercancías se guardan en bodegas. (33)

El Artículo 269 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo nos establece la admisión de lo que es la Echazón al decirnos que se tomara como daño ocasionado a las mercancías a todas aquellas que se encuentren sobre cubierta siempre que estén autorizados por los usos, el daño ocasionado a las mercancías lo podemos traducir en el hecho de que por seguridad del buque se tenga que tirar tales mercancías al mar.

(33) *CFR INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO, 2a. Ed. TOMO IV, MEXICO 1985 P.13.*

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 256 nos da una definición de lo que es una Echazón ó avería gruesa, al decirnos: "Es avería gruesa ó común todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido o real". (34)

Roles de Oleron. - En el Litoral Atlántico, en virtud del gran comercio que se había desarrollado en esa zona, las islas del mismo nombre, se vio en la necesidad de crear una normatividad que regulara el tráfico comercial, así fue como se concibió un código denominado "Roles de Oleron", este código contenía una serie de normas creadas en base a la costumbre, por la importancia que revestía este código, en una época en donde se carecía de una reglamentación marítima, luego a ser aplicado por diversos países necesitados de una reglamentación naval, como fueron Francia y España, al norte del Atlántico este código fue aplicado por Inglaterra, que junto con el código del almirantazgo inglés, han sido considerados los códigos más importantes dentro de la época colonial, pues, hay que

(34) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS FONRUA 37
Ed. MEXICO 1980 ART. 256 P. 559.

señalar, que este último, contenía diversas normas sobre almirantazgo y navegación. (35 y 36).

Por lo amplio que a sido la historia sobre el Derecho del mar, solo podría decir, que el lo restante de la historia del mar durante la colonia. Las "Leyes de Wisby" fue una transcripción parcial de los "Roles de Uleron", siendo complementadas por algunas otras Leyes, que se exigían en Wisby, de acuerdo a su ubicación geográfica, la aplicación de esta Ley fueron elevadas a nivel de derecho común, el código o consulado del Mar, estaba basado principalmente, en las colecciones de los estatutos locales de los cónsules facultados para la resolución de problemas marítimas, así como de los usos y costumbres del lugar siendo de gran valor para los marinos. El Guidon de la Mer estaba basado principalmente en una colección de principios de Derecho Marítimo los cuales ayudaban a los cónsules de Ruán a administrar su jurisdicción sobre asuntos de seguros.

- (35) CFR COLOMBO JOHN C. DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO, AGUILAR MADRID 1981, P. 21.
(36) CFR OLVERA DE LUNA OMAR, MANUAL DE DERECHO MARITIMO FORNIA, MEXICO 1981, P. 20.

Epoca Moderna.- A pesar de que en 1930, hubo un intento por dar una codificación, sobre lo que debería ser el Derecho del Mar Moderno, por parte de la sociedad de naciones, no fue sino hasta 1958, en Ginebra Suiza, en el que las Naciones Unidas logran dar una codificación a determinadas situaciones sobre el mar, como fueron la convención sobre el mar territorial y la zona contigua, la convención sobre el alta mar, la convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, y la convención sobre la plataforma continental, en 1967, las Naciones Unidas convienen con sus países contratantes, en darle al mar un enfoque jurídico, sobre todas aquellas cuestiones que rijan los mares fuera de la jurisdicción de los Estados, esto surge, en virtud de un constante desarrollo tecnológico, y la necesidad de explotación de los minerales de los fondos marinos, así fue, como en 1982 surge el llamado "Nuevo Derecho del Mar", (37 y 38). firmado en Montego Bay, Jamaica.

Este Nuevo Derecho, contempla ya una normatividad sobre Derecho Marítimo Internacional más

(37) *CFR INSTITUTO DE INVESTIGACION JURIDICAS, DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO*, 2a. Ed. FORRUA MEXICO 1985, TOMO III, P.160 y 161.

(38) *CFR GOMEZ-RUBLEDO VERDUZCO ALONSO, EL NUEVO DERECHO DEL MAR, GUIA INTRODUCTIVA A LA CONVENCION DE MONTGEO BAY, FORRUA, MEXICO 1986 P. 469.*

definida, es decir, contiene normas aplicables a cada área del Derecho Marítimo, como pueden ser o bien como son, las reglas sobre la plataforma continental, la zona contigua, la zona económica exclusiva, alta mar, así como la explotación de los minerales del alta mar, sería injusto, no mencionar que en el lapso de 1958, en el que las Naciones Unidas, tuvo su primer conferencia sobre Derecho del Mar, a 1982 en el que se firmo tal derecho, han venido apareciendo una serie de convenios internacionales sobre seguridad marítima, como son entre otros, el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el convenio internacional para prevenir la contaminación por buques, convenio internacional sobre líneas de carga, convenio internacional sobre arqueo de buques, convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos, etc.

Estos convenios, tienen como finalidad el darle seguridad a la navegación, así como a sus navegantes, por otro lado, puedo decir, que estos convenios tienen relación con lo que propiamente es el Derecho Internacional del Mar, pues baste decir, que todo buque para su navegación, debe llevar medidas de seguridad y no causar daños o perjuicios en caso de un accidente directa ó indirectamente a un Estado, como podemos darnos cuenta, los convenios internacionales tienen como espíritu además de dar seguridad a la

navegación, el propiciar la armonía entre los Estados o países.

2.- PRIMERAS REGULACIONES MARITIMAS NACIONALES.

En el regimen del presidente Adolfo López Mateos, se dieron grandes cambios a nivel nacional, surgió en la conciencia nacional la necesidad de darle al mar un campo de accion juridica más amplia, es entonces, que los jurisconsultos plantean la urgencia de incorporar lo que constituye la plataforma continental, como parte del patrimonio y territorio nacional, las disposiciones que en materia maritima se encontraban dispersas en nuestra legislacion, aunado a las nuevas disposiciones que iban apareciendo, constituirían mas adelante un verdadero cuerpo de normas maritimas, pasando desde luego, por la creación de una serie de normas y procesos que dieron origen a lo que hoy conocemos como "Ley de Navegación y Comercio Maritimos".

A nuestro juicio uno de los documentos históricos que sirvieron como base para la transformación del derecho maritimo mexicano, fue el conocido con el nombre de "Principios de México sobre el Régimen juridico del Mar".

Este documento en sus cinco principios da a conocer el sentir del gobierno mexicano en relación a

su espacio marítimo, y al mismo tiempo contiene normas encaminadas a la protección y seguridad de México sobre sus aguas territoriales, así como de su soberanía nacional.

El primer principio que conforma el documento aprobado el 3 de enero de 1956 y expone con respecto al mar territorial:

1.- "La extensión de tres millas para delimitar el mar territorial es insuficiente y no constituye una norma general de derecho internacional. Por lo tanto, se justifica la ampliación de la zona de mar tradicionalmente llamada "Mar territorial".

2.- "Cada Estado tiene competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables, atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades de su población y de su seguridad y defensa".

Este principio al parecer marco la pauta para que en 1960, el régimen del presidente Adolfo López Mateos, aprobara una iniciativa de Ley en donde se reformaron los Artículos 27 y 42 constitucional, extendiéndose el territorio nacional en medio millón de kilómetros cuadrados al incorporarse la plataforma continental.

El segundo principio viene a dar una proyección reglamentaria de los recursos naturales del mar, es decir, muestra el interés del gobierno mexicano por crear una ley protectora de los recursos naturales al exponer.

"Los derechos del Estado ribereño, en lo que concierne al suelo y subsuelo de la plataforma submarina o zócalo continental correspondiente, se extienden asimismo a los recursos naturales que ahí se encuentran, tales como el petróleo, los hidrocarburos, las substancias minerales y todas las especies marinas, animales y vegetales que viven en constante relación física y biológica con la plataforma, sin excluir a las especies bentónicas".

Como podemos darnos cuenta este principio nos muestra la soberanía de los Estados sobre sus recursos naturales, asimismo el Estado en el ejercicio de sus derechos y soberanía territorial tiene, antes que nada, una absoluta competencia para reglamentar la explotación de sus recursos naturales, no sólo con sus nacionales sino también con los extranjeros, esto viene a ser confirmado en su tercer principio el cual nos expresa:

1.- "Los Estados ribereños tienen el derecho de adoptar, siguiendo principios científicos y técnicos, las medidas de conservación y vigilancia necesarias para la protección de los recursos del mar próximos a sus costas, más allá del mar territorial. Las medidas que en las condiciones mencionadas adopte el Estado ribereño no perjudicarán los derechos derivados de acuerdos internacionales en que sea parte, ni discriminarán en contra de los pescadores extranjeros".

2.- "Los Estados ribereños tienen, además, el derecho a la explotación exclusiva de las especies vinculadas a la costa, a la vida del país o a las necesidades de la población costera, como en los casos en que se desarrollen en aguas jurisdiccionales y luego emigren al alta mar, o cuando este último lleve a cabo obras de importancia que tengan por resultado la conservación o el aumento de la población de especies".

El cuarto y quinto principio expone una serie de reglas y definiciones que han servido de base para las normativas del mar los cuales nos dicen: Cuarto principio. 1.- "La anchura del mar territorial se medirá en principio, a partir de la línea de baja marea que sigue la costa, tal como éste indicada en las cartas marinas a gran escala, oficialmente reconocidas por el estado ribereño".

2.- "Los Estados ribereños podrán trazar líneas de base recta que se aparten de la línea de baja mar, cuando las circunstancias impongan este régimen debido a las profundas aberturas o hendiduras de la costa, o a las islas situadas en la proximidad de la misma o cuando lo justifique la existencia de intereses económicos peculiares de una región del Estado ribereño. En cualquiera de estos casos puede emplearse el método de líneas de base recta que unan los puntos más alejados de la costa, islas, islotes, cayos o escollos. El trazado de estas líneas de base no puede apartarse sensiblemente de la dirección general de la costa, y las extensiones de mar situadas dentro de ellas deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres".

3.- "Las aguas comprendidas tierra adentro de la línea de base estarán sujetas al régimen de aguas interiores".

4.- "El Estado ribereño deberá dar a la línea de base recta una publicidad suficiente".

Quinto principio.- Una bahía es toda entrante de mar bien determinada, cuya penetración tierra adentro con relación a la anchura de su boca sea tal

que sus aguas están comprendidas INTER FAUCES TERRAE y constituyan algo más que una mera inflexión de la costa".

2.- "La línea que cierra la bahía se trazará entre sus entradas geográficas naturales donde la entrada deja de tener la configuración de una bahía".

3.- "Las aguas que comprende una bahía estarán sujetas al régimen jurídico de las aguas interiores si la superficie de aquella es igual o mayor que la de un semicírculo trazado tomando como diámetro la boca de la bahía".

4.- "Si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierren todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de la bahía estarán comprendidas dentro de esta".

5.- "Las bahías llamadas HISTÓRICAS estarán sujetas al régimen de aguas interiores del o de los Estados ribereños.

Una de las cuestiones más debatidas en la historia del ser humano, es la problemática que presenta el mar, como hemos podido darnos cuenta, el esquema y el contenido jurídico que llevan los

"PRINCIPIOS DE MEXICO SOBRE EL REGIMEN JURIDICO DEL MAR" han trascendido por su importancia a tal grado, que incluso han llegado a influir en la redacción de documentos internacionales.

A raíz de la creación de los "PRINCIPIOS DE MEXICO SOBRE EL REGIMEN JURIDICO DEL MAR", algunos Gobiernos han venido tomando muestra de estos principios, para la implantación de normas de derecho marítimo interno, así como para el establecimiento de normas a nivel internacional referentes a los derechos del mar, como en el caso de las conferencias de Ginebra sobre derechos del mar en 1958, inicialmente los Estados aprueban 4 conferencias o convenciones internacionales relativas al mar territorial, alta mar, la plataforma continental, pesca, así como la conservación de los recursos vivos.

Después de que en la segunda conferencia sobre derechos del mar no se llegó a ningún acuerdo, en 1967 la asamblea general de las Naciones Unidas va a marcar el punto de partida de un movimiento en beneficio del hombre implantando una normatividad de un nuevo derecho de los espacios marinos, por otro lado, un comité se encargo de estudiar la utilización exclusivamente con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos, más allá de los límites de la jurisdicción nacional y la explotación de los recursos

en interés de la humanidad.

Posteriormente se comenzó el proceso de preparación de un reglamento para la protección de los fondos marinos.

Como se observa el proceso de desarrollo para la creación de un convenio, vino a culminar en 1982, con el nuevo derecho del mar firmado por 117 delegaciones de estado, después de comenzar sus trabajos respecto de un convenio relativo a los derechos del mar en 1958, en México se presentó la conveniencia de elaborar una ley que regulara los movimientos portuarios, comerciales y marítimos, así surge la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en 1963.

Otro documento que debemos mencionar son los reglamentos relativos al servicio de inspección; este documento junto con los "Principios de México sobre el Régimen Jurídico del Mar", el "Convenio sobre Derecho del Mar", "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" hay que reconocer que constituyen las primeras regulaciones marítimas nacionales.

CAPITULO III

SITUACION DE LA SEGURIDAD EN LA LEGISLACION ACTUAL.

- 1.- PROBLEMATICA DE LA SEGURIDAD MARITIMA.
- 2.- POR QUE SE REQUIERE OTORGAR SEGURIDAD.
- 3.- CONCEPTUALIZACION DEL TERMINO SEGURIDAD.
- 4.- LEGISLACION MEXICANA.
- 5.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.
 - A) VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO.
 - B) LA SEGURIDAD TECNICO-JURIDICA DE LA NAVEGACION.
 - C) LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL EN EL DERECHO MARITIMO.
 - D) LIMITES DE CARGA PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES.
 - E) TRAFICO MARITIMO.
- 6.- COACCION INTERNACIONAL Y NACIONAL DE LAS SANCIONES.

CAPITULO III

SITUACION DE LA SEGURIDAD EN LA LEGISLACION ACTUAL.

1.- PROBLEMATICA DE LA SEGURIDAD MARITIMA.

A lo largo de la evolución del derecho marítimo, hemos podido constatar que se han venido presentado una serie de acontecimientos marítimos como los que ya mencionamos en capítulos anteriores, o bien como es el caso del accidente petrolero ocurrido en las costa de Italia por el buque Consril en 1991.

Para el análisis de esta tesis es necesario resaltar la importancia que han tenido las normas de seguridad marítima como parte fundamental en el desarrollo del derecho marítimo internacional, otro aspecto relativo también a la seguridad, es la influencia que han ejercido las disposiciones marítimas internacionales en el derecho marítimo nacional.

Creo que la seguridad tiene un papel relevante dentro del movimiento marítimo mundial, tanto

en el ámbito terrestre, aéreo, como en el marítimo, en este último que es el que nos interesa, debo señalar que esta seguridad, alcanzara su máxima eficiencia a través de la creación de normas actuales, en el marco de las regulaciones jurídicas ya existentes, así pues, la seguridad marítima debe ser aplicada sin limitaciones, es decir, desde mi punto de vista, la seguridad marítima debe contener fuerza obligatoria, incluso para aquellos que no estando adheridos a un determinado convenio sobre seguridad marítima, reconozcan las normas para su aplicación en ese país.

Hay que tomar en cuenta que en el desarrollo del derecho marítimo los gobiernos deberán de participar con la observación de la efectividad que exista de los dispositivos de seguridad, es decir, ir actualizando las normas de seguridad y a su vez poder disminuir los accidentes de mar.

El término seguridad desde sus inicios tomó un carácter de universalidad, es decir, que todos los gobiernos tendrán que realizar esfuerzos para establecer y mantener un orden jurídico no solo para la protección de los océanos sino también de la humanidad, sin embargo, a nuestro parecer creemos que para que exista una seguridad efectiva hay que atender a la coacción jurídica que los gobiernos le han dado a su legislación con respecto a dicha seguridad para tener

un mejor modo de lograr los objetivos de las normas internacionales ya establecidas.

No obstante que las disposiciones internacionales han tenido gran influencia en las normas marítimas mexicanas, es necesario hacer notar que no contamos con un código que reúna toda una codificación de dichas normas, en otras palabras, los dispositivos de seguridad son aplicados por los convenios en que el gobierno se encuentra como parte contratante y por la aplicación de disposiciones en materia de seguridad contenidas en la L.N.C.M.

Hay que resaltar que si bien la Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el Diario Oficial del 21 de Noviembre de 1963, tiene una amplia gama de normas sobre seguridad, también tiene una enorme laguna jurídica al no contemplar dispositivos sobre contaminación; creo que por la importancia que reviste la seguridad es necesario, crear un código con vista a tener una normatividad más completa, conformando en el campo jurídico una seguridad legal que permita un desarrollo progresivo y a su vez dar una regulación marítima más eficaz de los actos no solo de ingeniería sino también respecto de actos jurídicos, tomando en consideración los notables avances de la tecnología moderna.

2.- POR QUE SE REQUIERE OTORGAR SEGURIDAD.

En el transcurso de la evolución del derecho vemos que hay materias donde se trata a la seguridad, pero tenemos que admitir que la materia donde interviene con mayor relevancia el termino seguridad es en el derecho marítimo, a través de las distintas conferencias internacionales sobre seguridad marina, se han creado dispositivos necesarios para el mar como consecuencia de los imperantes incidentes marítimos.

Como ya antes dijimos que siendo la vida humana el principal centro de atención del hombre, es evidente que para los gobiernos la seguridad jurídica así como la seguridad vista desde sus diversos aspectos, tienen un interés especial sobre todo en materia marítima, por otro lado, se pretende dar seguridad al medio marino pues por ser este una verdadera fuente de recursos naturales, es imprescindible el regular su explotación de minerales e hidrocarburos.

Podríamos decir desde nuestro punto de vista, que el dar seguridad comprende el dar un bienestar al ser humano, es decir, el otorgar seguridad desde el punto de vista jurídico es el garantizar la exacta

aplicación de las normas internacionales que permitan promover la paz y la seguridad internacional.

Se ha hecho necesario darle seguridad legal a los marinos ya que el tráfico marítimo se ha acrecentado, por tal motivo la seguridad del hombre la debemos enmarcar como una obligación del Estado de establecer medidas que aseguren la eficaz protección de la vida humana en el mar en contra de los riesgos marítimos que el hombre pueda sufrir, esta regla debe ser seguida por los demás países a fin de tener un control efectivo sobre los riesgos mediante la aplicación de las normas internacionales ya establecidas en la materia.

Asimismo, no podemos dejar de lado el hecho de que todo buque debe reunir una determinada seguridad para la navegación, ya que este es un instrumento técnico del cual se valen los países para su progreso, por tanto todos los Estados contratantes de un convenio sobre seguridad marítima están comprometidos a pasar a los buques que lo necesiten, la debida inspección naval obligatoria con el objeto de certificar que las medidas de seguridad del buque cubren los requisitos estipulados por las normas internacionales, o bien para cambiar tales medidas por otras más eficaces de acuerdo a la zona, región o avance tecnológico.

En lo concerniente a la preservación de la vida marina y considerando que el desarrollo de la técnica moderna en cuanto a los medios de explotación de los recursos vivos del mar, al aumentar la capacidad del hombre para atender las necesidades alimenticias de la creciente población mundial, ha expuesto a algunos de estos recursos al peligro de ser explotados en exceso, esto ha provocado la preocupación de los gobiernos por crear una normatividad sobre esta materia.

También los problemas que se suscitan en la actualidad sobre la conservación de los recursos vivos de la alta mar, sugieren la clara necesidad de que se resuelvan, cuando ello sea posible, sobre las bases de cooperación internacional, mediante la acción concertada de todos los Estados interesados.

Sin embargo, hay otros puntos que merecen la atención de la seguridad marítima, tal es el caso de los minerales e hidrocarburos, pues baste decir en relación con el segundo, que por ser un elemento altamente contaminante es imprescindible la colaboración de todos los gobiernos para la formulación de reglas internacionales de control de la contaminación, así también el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias

perjudiciales por los buques, constituyen una grave fuente de contaminación.

En lo que respecta a los minerales marinos cabe establecer que una excesiva explotación de los mismos puede poner en peligro el ambiente del mar, así como la alta concentración de los mismos.

Así pues el nuevo derecho del mar sobre seguridad marítima, no es simplemente el resultado de un juego de acción y reacción de los países más fuertes, sino el fruto de una voluntad abrumadora de la gran mayoría de Estados de todas las partes del mundo con distintos grados de desarrollo y con características geográficas diversas.

3.- CONCEPTUALIZACION DEL TERMINO SEGURIDAD.

Dentro del derecho marítimo son varios los elementos y términos que han sido conceptualizados por los tratadistas, pero hasta el momento son pocos los que le han tomado relevancia a la seguridad marítimo internacional, sin embargo, no se ha conceptualizado a la seguridad desde un punto de vista jurídico marítimo, así en el estudio de este tema y como una aportación al derecho marítimo, me es necesario dar una definición de lo que es la seguridad marítima legal para la mejor comprensión al respecto.

"La seguridad es todo proceso destinado al mejoramiento del funcionamiento de los buques, con el fin de que el buque este en optimas condiciones para la navegación marítima". (39)

En principio, se debe decir, que si bien es cierto que la seguridad marítima tiene en esencia la

(39) NOTA: APRECIACION PERSONAL DE INSPECTORES NAVALES SOBRE EL TERMINO SEGURIDAD MARITIMA, SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DEPARTAMENTO DE INSPECCION NAVAL.

finalidad de darle al buque seguridad, no me atrevería a afirmar que tal seguridad este dirigida únicamente a los buques, pues tenemos que tomar en cuenta, que la seguridad marítima se aplica en varios aspectos como son la seguridad del hombre, la seguridad de la navegación, la seguridad del mar y la seguridad de las mercancías; además la seguridad marítima esta contemplada bajo una normatividad internacional.

En este contexto de ideas, hay que ver que la definición de seguridad tiene que ser más amplia, por tanto, desde mi punto de vista la seguridad marítima es:

'La seguridad marítima legal es el conjunto de reglas que permiten garantizar el bienestar social y jurídico de los hombres del mar, promoviendo la protección de los buques a nivel internacional y que tiendan a la conservación de los recursos naturales de alta mar.(40 y 41)'

(40) *CFR ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974.*

(41) *CONVENCION DE LAS NACIONALES UNIDAS SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR DE MONTEGU BAY, JAMAICA 1982.*

De esta definición podemos decir que la necesidad de ir formulando nuevas normas que pongan a la vanguardia a la seguridad marítima ha contribuido a que todos los Estados de una manera coordinada, en base a la cooperación internacional, deberán dar cumplimiento a las reglas marítimas con el fin de fomentar a su vez la seguridad jurídica en el mar, en otras palabras, las actividades que realicen los Estados con relación al mar serán encaminadas en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la ubicación geográfica de los Estados, prestando especial consideración a los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo.

Por lo que toca a la protección de los recursos vivos del alta mar, todos los Estados tienen el derecho de explotar sus recursos naturales, con arreglo a su política en materia del medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino, sin embargo, existe una obligación internacional que como se deja ver en la definición, es el hecho de que todos los países tiene el deber de adoptar las medidas necesarias para la conservación de los recursos naturales tanto en su jurisdicción como en alta mar.

De la definición desprendemos otro factor como es la seguridad que merecen los buques en general,

pues la inseguridad que en muchas de las ocasiones registran los barcos, propician el aumento de los riesgos marítimos poniendo en peligro no sólo la seguridad de los marinos sino también de los recursos naturales de los buques y de su cargamento.

Otro factor que aunque no aparece en nuestra definición tiene sin duda una intrínseca relación con el tema como lo hemos visto, es el daño ocasionado a la vida marina por los derrames de hidrocarburos, por lo que las pláticas recientes entre los gobiernos busquen soluciones a las cuestiones de la polución, así como a todos los problemas sobre seguridad marítima dentro del derecho existente, orientando mayormente la cooperación de los Estados para el desarrollo de nuevas normas, que a juicio de la Organización Marítima Internacional juzgue más adecuadas, siendo firmadas y reconocidas para su aplicación por la mayoría de los Estados contratantes en la Organización.

Como podemos darnos cuenta el concepto formal de seguridad, abarca distintos campos jurídicos dentro del ámbito marítimo, como es la seguridad del hombre, la conservación de los recursos naturales, la seguridad de los buques para la sana navegación, y la prevención de la contaminación como consecuencia de la constante transformación del derecho a los requerimientos internacionales.

4.- LEGISLACION MEXICANA.

Para hablar de lo que ha sido los avances de la legislación marítima en nuestro país, hay que comenzar por dejar bien claro, que el derecho marítimo en Mexico es relativamente nuevo, si tomamos en consideración que las primeras regulaciones aparecieron entre los cuarenta y sesentas, mientras que en otros países su legislación en esta materia datan desde tiempos mucho más lejanos.

Así tenemos, que existen normas de Derecho Marítimo a diversos niveles jerárquicos, es decir, en diversas normatividades jurídicas, por tanto, es prudente hacer una clasificación en grado de importancia: 1) Los convenios internacionales sobre seguridad marítima, 2) El Nuevo Derecho del Mar de Montego Bay, Jamaica de 1982, estos dos anteriores a nivel internacional, a nivel nacional encontramos a: 1) La Constitución Política de Mexico, 2) La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 3) La Ley General del equilibrio ecológico y protección al ambiente, 4) Reglamento Nacional de Inspección de cubierta y máquinas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 5) Los Reglamentos sobre prevención de la contaminación. Ley de vías generales de Comunicación.

Ahora bien, en principio puedo asegurar que todas las normas en cualquiera de sus niveles son aplicables a un problema marítimo de orden internacional, tal es el caso, en que un extranjero, sin observar las normas de seguridad, o bien de prevención de la contaminación, ponga en peligro la seguridad y la estabilidad marina del Gobierno Mexicano, sin embargo, en el caso de que un nacional pusiera en peligro la seguridad y estabilidad marina de México, éste debe ser sancionado por las Leyes Nacionales, pues a mi forma de ver, no sería congruente aplicar sanciones internacionales a problemas internos de un país.

Tomando como base lo dicho en los párrafos anteriores y lo expuesto en la problemática de la seguridad marítima, se hace evidente la necesidad de decir, que no obstante que México, es un país nuevo en cuanto a derecho marítimo, ha dado avances de interés jurídico, sin embargo, falta mucho por legislar pues basta ver que nuestra "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" en sus artículos "14 A" al "14 J" establece una serie de normas sobre seguridad marítima y portuaria.

Por otro lado, encontramos el "Reglamento para el Sistema de Organización del Tráfico Marítimo Nacional" de 1987, el cual en sus escasos 29 artículos,

nos da una panorámica de la seguridad para la navegación, sin embargo, no podemos decir que únicamente los artículos 14 A al 14 J de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como el Reglamento sobre el tráfico marítimo, constituyan a nuestro juicio una seguridad jurídica completa, pues nuestro derecho marítimo a pesar de abarcar diversas cuestiones que tienen relación directa con el propio derecho, deja fuera la regulación de un aspecto que es de importancia a nivel nacional, como es el de la prevención de la contaminación por buques o empresas, o bien por alguna otra fuente contaminante.

Por otra parte podríamos decir que la obligación general de no contaminar, establecida por los convenios internacionales, es una obligación de comportamiento individualizado en un deber jurídico de acuerdo a las circunstancias del caso.

La fuente de contaminación que es tratada más en detalle, es aquella relativa a la provocada por los buques, en este caso los Estados, por los conductos apropiados, deberán establecer reglas y estándares de carácter internacional para la prevención y control de la contaminación.

En cuanto a las leyes y reglamentos de carácter nacional concerniente a la contaminación,

México antes de la firma del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques en 1973, aplicaba una serie de sanciones en caso de contaminación, a través de una ley llamada "LEY PARA LA PROHIBICION DE LA CONTAMINACION DE AGUAS" expedida por el Poder Legislativo y aplicada por la Secretaría de Salubridad y Asistencia, hoy Secretaría de Salud; esta ley trataba sobre las sanciones aplicables en los diversos casos de contaminación, posteriormente a la firma del convenio surge una ley en 1979, llamada "LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y PROTECCION AL AMBIENTE".

La Ley General del Equilibrio Ecológico, nos da a conocer una serie de normas necesarias para el cumplimiento de las obligaciones, que se derivan del convenio internacional para prevenir la contaminación del mar, a través de un Reglamento llamado "Reglamento para prevenir la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias", hay que puntualizar que este reglamento fue designado para su aplicación a la Secretaría de Marina.

Este reglamento nos señala la obligación que tienen los inspectores navales, para revisar los buques, de los cuales se tenga conocimiento que transportan sustancias nocivas, en donde los dueños de buques ó capitanes no tengan permiso para su

vertimiento en el mar, así mismo, toda inspección se merece el otorgamiento de un permiso de vertimiento de sustancias donde la autoridad lo indique, en caso contrario, no se podrá otorgar los despachos de salida del buque aun habiendo reunido los requisitos legales (42).

Por otro lado, hay que advertir, que existen excepciones al reglamento, así debemos de hablar que un barco podrá realizar el vertimiento, cuando corra peligro la vida humana, tal vertimiento debiera ser realizado causando el menor daño posible a la vida marina; cuando el vertimiento sea realizado por causas de fuerza mayor, hay que hacer notar que todo capitán de un buque tiene la obligación de rendir un informe a la autoridad del puerto mas cercano, en el cual se deba justificar el motivo del vertimiento, sin embargo, toda acción que traiga consigo un daño no se podrá relevar de su responsabilidad a la persona culpable. (43)

- (42) VEASE LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y PROTECCION AL AMBIENTE, REGLAMENTO PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS (ART. 20, 21 Y 28) GO. ED. FURRUA, S.A. MEXICO 1992, PS. 300 A 305.
- (43) VEASE LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y PROTECCION AL AMBIENTE, REGLAMENTO PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS (ART. 22, 23 Y 24) GO. ED. FURRUA, MEXICO 1992, P. 302.

La creciente explotación de los recursos y fondos marinos entre los que vemos al petróleo y otros productos químicos, así como los de carga en general constituyen un riesgo de contaminación, las normas para prevenir la contaminación, así como las normas de seguridad marítima, tienen que permitir una adecuada reacción ante casos de contaminación y seguridad marítima.

A mi criterio se debe de hacer una conjunción de lo que vienen siendo las reglamentaciones sobre las sanciones que aplica el gobierno Mexicano, con las normas de seguridad que a nivel internacional ha tomado en cuenta México para su aplicación a nivel nacional, no sólo en lo que respecta a contaminación, sino a todo lo que se refiere a seguridad marítima en general, visto desde un punto de vista jurídico.

Una vez que se hayan conjuntado todas las normas de seguridad, así como las normas sobre sanciones dentro de un orden jurídico codificado, el nombre tendrá un campo de acción más amplio; pues si bien es cierto que nuestra legislación tiene diversas normas sobre seguridad, muchas de estas normas están enfocadas al campo mecánico, es decir el campo de la ingeniería naval.

Por otra parte, siguiendo la línea de lo que la legislación mexicana ha tomado en consideración en lo que se refiere a la seguridad marítima, hay que decir que siendo México gobierno participante de los convenios instrumentados por la Organización Marítima Internacional, para dar seguridad en el mar, debería de codificar de acuerdo a los intereses nacionales y de acuerdo a las normas internacionales una serie de reglas que garanticen la seguridad de la navegación a través de la comunicación por satélite.

A pesar que a nivel internacional ya se aplica un convenio sobre comunicación por satélite, debemos señalar que México en la actualidad, no ha ratificado el convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, y su Acuerdo de Explotación de 1976, debido a que se están efectuando las consultas correspondientes para determinar su ratificación.

A nivel internacional existen relaciones entre la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Comunicación Marítima por medio de Satélite (INMARSAT) cuya colaboración está basada en el respeto mutuo a la voluntad autónoma de cada una, en la coordinación de las actividades y la subordinación, es decir, INMARSAT ajusta su labor a las

resoluciones y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

La Organización Internacional de Comunicación Marítima por Medio de Satélite, se runde de conformidad con la convención sobre la INMARSAT y con el acuerdo de explotación de 1976, tienen por objeto asegurar el segmento cósmico necesario para mejorar la comunicación marítima con el fin de avisar de los siniestros y garantizar la protección de la vida humana en el mar, hacer más eficiente el trabajo de los barcos y la dirección de éstos, perfeccionar los servicios de correspondencia pública marítima y la posibilidad de radiolocalización.

La actividad de la INMARSAT se asienta sobre una base comercial y puede ser su miembro cualquier Estado, a diferencia de la convención de la INMARSAT, el acuerdo de explotación puede firmarlo no solo un Estado, sino también cualquier organización estatal o privada competente por él designada, pero la responsabilidad de los compromisos internacionales recae sobre los Estados signatarios de la convención, estos deben por tanto asegurar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por sus organizaciones gubernamentales o no gubernamentales que se dedican a la actividad en el espacio cósmico.

México como país vanguardista en la preservación del medio marino y la seguridad de la vida humana en el mar, debe de considerar el planteamiento de una codificación encaminada como antes dijimos a procurar la seguridad de la navegación a través de la comunicación por satélite a nivel nacional.

Para hablar de la jurisprudencia marítima mexicana, hay que hacer referencia a las siguientes Leyes: Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley de Navegación y Comercios Marítimos, Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamento Nacional de Inspección de cubierta y máquinas.

Por lo que toca a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, hay que mencionar que el artículo 36, en sus fracciones XII, XIV a XX y XXV, faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el realizar todas las actividades conducentes a cuestiones marítimas portuarias, así tenemos que, la Secretaría está facultada para fijar las normas técnicas de funcionamiento de los Servicios Públicos de Comunicación y Transporte, así como el fijar las tarifas de cobro sobre los derechos de uso, concesiones, permisos ó maniobras de los mismos servicios

maritimos portuarios. (44)

Por otro lado, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, debera organizar la Marina mercante, establecer todos los requisitos que una persona debe tener para la marina mercante, regulará todo transporte por agua, tendra a su cargo los servicios de inspección de la marina mercante, deberá construir y conservar todos los servicios necesarios para la navegacion y la seguridad de la misma, por lo que respecta a los servicios de concesiones, permisos y contratos, la Secretaria debe tener una exacta coordinacion con los puertos maritimos y fluviales con el fin de que los documentos otorgados, como los ya mencionados sean cumplidos, además de las actividades y servicios portuarios que operen en las vias generales de comunicacion, con excepcion de los asignados a la Secretaria de Marina, otro aspecto de importancia, es el relativo a que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes deberá tener una constante coordinacion con la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología a fin de

(44) CFR LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1976, MEXICO 1976, ART. 36, FRACC. XII.

mantener la prevención de la contaminación del mar.

(45)

Por lo que respecta a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, hay que reiterar lo manifestado en páginas anteriores y es el hecho de que esta Ley en lo referente a la seguridad técnica que requiere un buque, da algunos aspectos de la misma seguridad en sus artículos 14A, a 14J pues, la mayor parte de esta Ley es puramente jurídica.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en contraste con lo que es la ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tiene a partir de su artículo 1/2, en adelante una diversidad de normas relativas a cuestiones relacionadas con el mar, en otras palabras me atrevo a decir, que comprende a las dos Leyes anteriores en su parte conducente al mar.

Ahora bien, en cuanto al Reglamento Nacional de Inspección de Cubierta y Máquinas se tiene que

(45) CFR LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1976, MEXICO 1976, ART. 36 FRACC. XIV A XX Y XXV.

observar, que se contienen normas necesarias para la seguridad del buque, así como normas procedimentales para la realización de las inspecciones, por otro lado, este reglamento contiene un conjunto de disposiciones relativas a las sanciones aplicables en caso de no cumplir con el reglamento, además contiene una serie de normas referentes a las obligaciones que tienen que cumplir los inspectores navales; el dar una explicación de lo que tratan cada uno de los artículos de todas estas Leyes nos llevaría tiempo, no obstante, resulta prudente decir que estas Leyes y Reglamentos coinciden entre sí en lo que respecta a la seguridad.

Así pues como podemos darnos cuenta, no es factible el hacer de lado los avances tecnológicos, científicos, de seguridad o jurídicos que permitan la regularización de normas y reglas tanto técnicas como legales desde sus distintos enfoques, que hagan posible dar un mayor campo de acción a la seguridad legal.

5.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.

A partir de las actuaciones de los gobiernos en el ámbito marino, se ha visto la necesidad de formular instrumentos que hagan posible que la navegación en todo el mundo se encuentre regulada, es así como todos los gobiernos participantes se reunieron para crear los instrumentos internacionales que se deberían manejar para asegurar y garantizar el buen funcionamiento de los barcos, sin embargo, no debemos dejar fuera el aspecto legal, creando así normas que regulen la legalidad de los documentos o de los actos que se lleven a cabo.

El motivo de creación de los instrumentos internacionales, y de la aplicación de los elementos que lo conforman, se debe a la existencia de una problemática que puede llegar a afectar niveles internacionales, y que se traduce en la obligación de los Estados por obtener objetivos que permitan la seguridad social en el mar.

Los elementos de cada uno de los instrumentos tiene una gran importancia, pero sin duda los de mayor interés para este estudio son:

- A) Validez de los certificados en el tiempo y en el espacio.
- B) La seguridad técnico-jurídica en la navegación.
- C) La responsabilidad civil y penal en el derecho marítimo.
- D) Los límites de carga para la seguridad de los buques.
- E) El tráfico marítimo.

A) VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO.

Para comprender primeramente que es la validez de los certificados de seguridad marítima internacional, analizaremos el ámbito temporal de validez en el mismo.

Así como una norma no es válida sin más para todo espacio y para toda materia, tampoco es válida para todo tiempo. La validez de una norma puede empezar en un momento y terminar en otro. El comienzo de la vigencia temporal de una norma es fácil comprobar; generalmente lo encontramos en los artículos transitorios de una ley o código que expida la autoridad, sin embargo, el término de esa vigencia temporal es más difícil de precisar ya que solo en contadas ocasiones ese término está establecido en el propio ordenamiento jurídico, cuando una ley indica desde el momento de su publicación, la duración de su vigencia temporal, entonces se dice que tiene una vigencia temporal determinada. Es el caso de una ley promulgada por el Presidente de la República en donde se determine la vigencia exacta de una ley, ejemplo las leyes expedidas en caso de guerra cuya duración es por tiempo limitado mientras exista la situación antes

mencionada.

Por otro lado, la vigencia temporal será indeterminada cuando no se ha fijado el término de su duración, existe la posibilidad de que una ley con vigencia temporal indeterminada expire por la abrogación o derogación hecha por una ley posterior, o bien por determinación de la autoridad correspondiente cuando éste observe que una norma ya es viciosa o inoperante.

Al seguir hablando de la validez debemos tomar en cuenta que cuando se afirma que una disposición vale formalmente, en realidad quiere indicarse que el estado le atribuye fuerza obligatoria, una norma jurídica es válida en sentido formal cuando ha sido declarada obligatoria por la autoridad conforme a las formas de promulgación imperante en el país.

La validez en sentido formal, es el punto de vista de las nociones voluntaristas; es nota que toman en cuenta los órganos estatales de un gobierno.

Por otro lado, "El jurista Eduardo García Maynez incluye en este punto de vista la posición del jurista dogmático que se interesa por las normas jurídicas en cuanto que, por su forma o estructura lógica, corresponden a un sistema de derecho teniendo

también validez formal" (46).

En lo que respecta a los certificados de seguridad marítima internacional, hay que hacer notar que estos también se encuentran investidos de una validez especial, y que es necesario explicar como tal, para poder comprender más adelante y en una forma más amplia en qué consiste la validez de los certificados en el tiempo y en el espacio.

Si se atiende al lugar o espacio geográfico en que tiene validez las normas jurídicas, encontramos que las normas tiene diferentes esferas espaciales de aplicación, el ámbito espacial de validez es la situación del espacio en donde es aplicable una norma, en este caso un certificado de seguridad marítima" podemos distinguir diversos ambitos de validez espacial, como son, internacional, plurinacional y nacional, hay normas que rigen en todo el mundo por haber sido aceptadas por todas las naciones, por ejemplo la declaración universal de los derechos humanos, conviene el nombre de normas internacionales, puesto que regulan no sólo los derechos del hombre sino

(46) VILLORO TORANZO MIGUEL, *INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL DERECHO* 5a. ED. FORRUM, MEXICO 1983, P119.

también las relaciones entre las naciones; las plurinacionales son aquellas que su esfera de aplicación se restringe para unas determinadas naciones, y las nacionales, son aquellas donde el ámbito de validez de las normas vigentes, solo son aplicables dentro del territorio de una nación determinada.

Entrando de lleno a lo que es la validez de los certificados en el tiempo y en el espacio, es necesario que en el tratamiento de esta parte, se deba definir que es un certificado de seguridad marítima de acuerdo a las reglas de seguridad marítima internacional, así tenemos que un certificado es.

'El documento por lo cual un funcionario público de fe de las condiciones tanto funcionales como de seguridad que guarda un buque en el momento de su reconocimiento o inspección'.

Llevando al campo del derecho marítimo lo que en el inicio de este punto explicábamos de la validez en el tiempo y en el espacio, desprendemos que los certificados de seguridad marítima internacional, tienen una vigencia y un ámbito espacial de validez.

Así pues, vemos que desde un punto de vista temporal y de acuerdo a las normas internacionales de

seguridad marítimas, todos los certificados tienen una vigencia debidamente demarcada esto tomando en cuenta que no todos los certificados son iguales, ni todos tienen la misma vigencia, los cuales veremos mas adelante.

La regla 14 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar con fecha de vigencia para la Organización Marítima Internacional desde el 25 de mayo de 1980, nos expone con relación a la vigencia y validez de los certificados a nivel internacional lo siguiente:

A) "Con excepción del certificado de seguridad de construcción para buques de carga, del certificado de seguridad del equipo para buques de carga y de todo certificado de exención, los certificados se expedirán para un periodo que no exceda de doce meses."

"El certificado de seguridad de construcción para buques de carga se expedirá por un periodo que no excederá de cinco años, el certificado de seguridad del equipo para buques de carga se expedirá para un periodo que no exceda de veinticuatro meses, el periodo de validez de un certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido."

B) "No se autorizará ninguna prórroga del periodo de validez de cinco años del certificado de seguridad de construcción para buques de carga."

C) "Cuando se realice un reconocimiento dentro de los dos meses que precedan al vencimiento del periodo de validez inicialmente asignado a un certificado, ya sea este un certificado de seguridad radiotelegráfica para un buque de carga o un certificado de seguridad radiotelefonica para un buque de carga, expedido para buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas, dichos certificados podran ser anulados y substituidos por otros nuevos que caducaran doce meses despues de la fecha de vencimiento del periodo de validez inicialmente asignado."

D) "Si en la fecha de vencimiento de uno de los certificados, excluido el mencionado en el parrafo B de la presente regla, un buque no se encuentra en un puerto del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o en que haya de ser objeto de reconocimiento, la administración podra prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga solo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y

aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo."

E) "Ningún certificado podrá ser prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo D de la presente regla por un periodo superior a cinco meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de esta, cuando llegue al estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto o Estado sin haber obtenido previamente un certificado nuevo."

F) "Todo certificado, excluido el mencionado en el párrafo B que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicado en el mismo."

A nivel nacional las normas jurídicas aplicables para la navegación interior respecto de la seguridad marítima son similares a las internacionales, con la variante o diferencia de que en la expedición de un certificado de seguridad marítima internacional, las normas jurídicas son aplicadas con estricto apego a los convenios internacionales, mientras que los certificados para la navegación interior de los buques de un

gobierno contratante, en algunos casos puede llegar a estar condicionada, es decir, que la autoridad marítima competente tiene la facultad de expedir un certificado de seguridad, apercibiendo al dueño de un buque que de no cumplir con las observaciones hechas por la propia autoridad, respecto de determinados sistemas de seguridad en un plazo establecido por la misma, dicho certificado quedara sin efecto automáticamente, en consecuencia el dueño del buque y su capitán tienen la obligación de que su documentación este vigente.

Por cuanto hace a la validez especial, hay que notar que esta también se da en dos ámbitos en el internacional y en el nacional, ya que por la naturaleza e importancia de lo que implica un certificado no se puede reducir su validez a unos cuantos países, si hablamos de la validez de los certificados a nivel internacional es preciso encuadrar el hecho de que los gobiernos contratantes se obliguen aparte de observar las normas internacionales de seguridad, a promulgar todas las leyes, decretos, ordenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que sean necesarias para dar a los certificados plena efectividad y validez y así garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio a que se le destine.

Una perspectiva mas definida de la validez internacional que alcanzan los certificados de seguridad maritima, nos las da la regla 17 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, al establecer:

"Los certificados expedidos con la autoridad dimanante de un gobierno contratante serán aceptados por los demás gobiernos contratantes para todos los efectos previstos en el presente convenio. Los demás gobiernos contratantes considerarán dichos certificados como dotados de la misma validez que los expedidos por ellos".(47)

Sin embargo, cabe señalar que existen casos en la cual los certificados de seguridad pierden su validez, en virtud de la inobservancia de los procesos y normas comunmente aceptadas para garantizar el buen funcionamiento de los buques y la permanencia del hombre en el mar, la misma Regla 14 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, en su inciso G expone algunas causas de perdida de la validez:

(47) ORGANIZACION MARIITIMA INTERNACIONAL. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974, LONDRES 1974, CAPITULO I, REGLA 17, P.28.

1) "Si no se han efectuado las inspecciones y los reconocimientos dentro de los intervalos estipulados en las reglas 7 a) relativo a los reconocimientos en buques de pasaje, 8) sobre reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otros equipos de los buques de carga, 9) referente a reconocimientos de las instalaciones radioelectricas y de radar en los buques de carga, y la regla 10) a) tocante a reconocimientos del casco, máquinas y el equipo de los buques de carga del presente capitulo, o dentro de los que se hayan podido prorrogar de acuerdo a lo que dispongan las presentes reglas".

11) "Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro gobierno, sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito con las normas de seguridad del presente capitulo".

En el caso de un cambio entre partes, el gobierno de la parte cuyo pabellón el buque tenia antes derecho a enarbolar, transmitirá lo antes posible a la administración, previa petición de ésta, cursada dentro del plazo de tres meses despues de efectuado el cambio, copia de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

A mi criterio, hay otras causas de pérdida de validez, como es la alteración de documentos por parte de los usuarios de un certificado de seguridad, lo que constituye una violación flagrante de lo estipulado en los convenios internacionales.

Por tanto, no se podrán recabar los privilegios que dan los convenios internacionales en favor de los buques cuando no sean titulares de los pertinentes certificados válidos.

Por otro lado, si en el curso de un viaje determinado un buque lleva a bordo un número de personas inferior al total declarado en un certificado de seguridad para buques de pasaje y, en consecuencia, de conformidad con las normas internacionales, puede llevar un número de botes salvavidas y de otros dispositivos de salvamentos inferior al declarado en el certificado, un gobierno contratante podrá expedir el correspondiente anexo en el que vaya referido el número de personas e instrumentos salvavidas, el anexo irá unido al certificado, al que sustituirá en lo referente a los dispositivos de salvamento y, su validez quedará limitado exclusivamente a la duración del viaje concreto para el cual fue expedido.

Tratándose de la invalidez de un certificado

en el ámbito nacional, tenemos que México por ser signatario de los convenios internacionales celebrados por la OMI (Organización Marítima Internacional), está obligado a cumplir con las normas de invalidez que marcan los convenios en los casos pertinentes, sin embargo, hay otros motivos que de acuerdo al criterio de la autoridad mexicana, pueden ser considerados como causa de invalidez o bien, pueden ser objeto de una multa, tal es el caso de la alteración de un documento, ejemplo cuando un certificado de seguridad marca que un buque deba llevar un número determinado de chalecos salvavidas, y un buque contenga un número inferior a la cantidad de tripulantes o pasajeros, tal situación constituirá causa de invalidez y a su vez el dueño del buque se hace acreedor a una fuerte multa, en virtud de que no se cumplió con las observaciones hechas por los inspectores autorizados para verificar la seguridad del buque.

Utra causa que a criterio de la autoridad marítima pone en peligro la vida, es la modificación en la estructura de un buque, es decir, cuando el arqueo de un buque originalmente esta especificado en un certificado para una carga de 500 toneladas, y esta es modificada o alterada a una carga de 600 toneladas, es necesario hacer cálculos para la modificación de la línea de francabordo como medida de seguridad, en consecuencia los certificados anteriores sobre arqueo

quedarán sin efecto, teniendo los dueños de los buques la obligación de obtener nuevos certificados de seguridad marítima de acuerdo a las modificaciones efectuadas.

Para entender lo anteriormente expuesto, es preciso decir, que se entiende por Arqueo y que se entiende por Francobordo:

"ARQUEO es la expresión del tamaño total de un buque, determinado de acuerdo al peso máximo que puede transportar un barco calculado conforme al sistema métrico decimal". (48)

"FRANCOSURDO será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alta de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga corresponde". (49)

Los certificados de seguridad marítima nacional, están referidos al igual que los certificados

(48) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES 1969, LONDRES 1969, CAPIT. 1 ART. 2, PUNTO 4, PAG. 19 Y ANEXO 1, REGLA 1

(49) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA 1966, LONDRES 1966, ANEXO 1, REGLA 3, PUNTO 8, P. 24.

internacionales a un ámbito geográfico de validez, no obstante la diferencia entre uno y otro es que en el certificado nacional su campo de validez es más restringido, siendo únicamente válido en el país que se expide, en otras palabras, la autoridad marítima tiene la facultad de expedir certificados de seguridad a buques nacionales para su navegación interior (mares y ríos), cuando a juicio de la misma los buques no estén debidamente equipados para la navegación de altura, las reglas aplicables para la expedición de un certificado de seguridad son las mismas aplicables para los certificados internacionales, siempre que un país sea signatario de los convenios internacionales sobre seguridad.

B) LA SEGURIDAD TECNICO-JURIDICA DE LA NAVEGACION.

El transporte marítimo es por definición una actividad de carácter internacional, particularmente en el caso de México, ya que el comercio exterior de nuestro país se mueve por este medio en un 94%, aproximadamente. (50)

En el contexto mundial, actualmente existen 164 convenios internacionales vinculados con el área marítima, depositados en diversos organismos especializados del sistema de Naciones Unidas; así como en diferentes gobiernos, de estos, México es parte contratante de 90, hasta Julio de 1987, dada las circunstancias de la vida cambiante, México se ha visto en la necesidad de firmar nuevos convenios, y dejar de ratificar otros que por su naturaleza, o no convienen a los intereses del país o bien han dejado de tener efectividad en el movimiento marítimo del mismo. (51)

(50) VEASE SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, NOMINA DE CONVENIOS MARITIMOS INTERNACIONALES, MEXICO 1990, P.1 (DOCUMENTO OFICIAL).

(51) C.F.R. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES NOMINA DE CONVENIOS MARITIMOS INTERNACIONALES, MEXICO 1990 P.1 (DOCUMENTO DE USO OFICIAL INTERNO).

Una de las grandes preocupaciones del hombre ha sido la seguridad de la navegación, que va siempre unida a la historia del mar y del derecho marítimo, así los gobiernos en un esfuerzo por procurar que los hombres de mar tengan un sistema de seguridad, han creado a través de la Organización Marítima Internacional, un convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en 1974 en Londres Inglaterra, México también ratificó el protocolo de 1978, así como sus enmiendas de 1983 del propio convenio, por considerar que las modificaciones hechas constituyen un avance en el desarrollo marítimo.

Este convenio es un completísimo código de seguridad marítima, que regula los requisitos técnicos de construcción de los barcos, el equipo de salvamento, además contiene dispositivos para la seguridad marítima.

En lo concerniente a la seguridad técnico-jurídica para la navegación de un buque, el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en su capítulo relativo a la seguridad de la navegación, contiene diversas disposiciones que por su importancia son aplicables a todos los buques en la realización de cualquier viaje, excepción hecha de los buques de guerra y de los buques que solo naveguen por los grandes lagos de América del Norte y las aguas que

comunican a éstos entre sí y las aguas que le son tributarias, limitadas al este por la salida interior de la esclusa de St. Lambert en Montreal Canadá.

La organización del tráfico internacional de buques, juega un interesante papel dentro de la seguridad marina, la costumbre de seguir sobre todo en zonas de convergencia, derrotas aprobadas con objeto de separar el tráfico y de evitar el paso por zonas designadas como zonas en que los buques en general o cierta clase de buques deban eludir, o con objeto de evitar situaciones que entrañen un riesgo, ha contribuido a la seguridad de la navegación y se recomienda que todos los buques interesados la observen.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo reconocido a nivel mundial para establecer y adoptar medidas relativas al tráfico marítimo y zonas que los buques deban eludir.

Los gobiernos deben de ejercer una influencia para garantizar la utilización correcta de las derrotas y hacer cuanto esté al alcance de las manos de los gobiernos para que las medidas de la Organización Marítima Internacional con relación al tráfico sean observadas.

Otro de los aspectos de vital importancia para la seguridad de la navegacion, es el estado del tiempo, la regla 4 del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar nos muestra la obligacion que tienen los gobiernos contratantes de recabar todos los datos meteorologicos por parte de los buques que se encuentren en el mar y a preparar el examen, la difusion y el intercambio de tales datos como mejor convenga a los fines de ayuda a la navegacion, deberan colaborar de modo especial, hasta donde les sea posible en la ejecucion de las medidas que en relacion con estos fines permitan dar seguridad tanto juridica como tecnica, en otras palabras, el prevenir a los buques de vientos duros, tormentas y tempestades tropicales. (52)

Emitir diariamente por radio boletines meteorologicos adecuados para la navegacion, en los que figuren datos a cerca del tiempo reinante, oleajes y hielos, pronosticos y si es posible, la informacion complementaria que permita preparar en alta mar simples mapas meteorologicos, asi como estimular la transmision de mapas meteorologicos adecuados por facsimil.

(52) *CFR ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, LONDRES 1974 CAP. V REGLA 4 P. 365.*

Por otro lado, el organizar la recepción y la transmisión, por medio de estaciones costeras de radio, de los mensajes meteorológicos procedentes de buques y destinadas a éstos. Se alentará a los buques que no puedan comunicar directamente con tierra a que retransmitan sus mensajes meteorológicos a través de los buques meteorológicos estacionarios o de otros buques que estén en contacto con tierra.

En el ámbito internacional como resultado de las diversas consultas respecto del estado del tiempo, los gobiernos contratantes para dar garantías sobre la seguridad de la navegación, se deben esforzar por un procedimiento en cuanto al servicio meteorológico internacional, en la medida de lo posible, ajustándose al reglamento técnico y en las recomendaciones del Organismo Meteorológico Mundial.

La seguridad de un buque es compleja, por tal motivo es necesario crear diversos dispositivos para salvaguardar a los navegantes, existen ciertas reglas para los mensajes de socorro que tienden a que los capitanes de los barcos que se encuentren en el mar y reciban una señal de socorro de un buque, una aeronave o una embarcación de supervivencia que se encuentre en peligro, acuda a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas, el capitán de un buque al recibir la señal de auxilio tiene la obligación de

informar al barco siniestrado, que va a acudir en su ayuda, en caso contrario, en que exista alguna circunstancia especial en que sea imposible prestar la ayuda, el capitán del buque lo anotará en el diario de navegación estableciendo las causas por las cuales no se presta la ayuda.

El capitán de un buque que se encuentre en peligro tiene derecho, previas consultas que puedan efectuarse con los capitanes de los buques que atiendan su llamada de socorro, a requerir el auxilio del buque o de los buques que mejor puedan prestarlo, y el capitán o los capitanes de los buques tendrán la obligación de cubrir con el requerimiento acudiendo a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas.

El capitán de un barco quedará relevado de toda responsabilidad y obligación cuando tenga conocimiento de que uno o varios barcos que no sea el suyo han ido en auxilio a la señal de socorro, o bien, cuando al llegar al lugar del siniestro, este ya ha sido prestado por otro u otros buques.

Por otro lado, existen elementos como es el código internacional de señales que es vital para la navegación marítima en caso de siniestro, todos los buques de los gobiernos contratantes de un convenio sobre seguridad marítima, está obligado a contar con

una instalación radiotelefónica o radiotelegráfica llevando a bordo el código internacional de señales.

En todo los buques y aeronaves esta prohibido el empleo de señales internacionales de socorro, salvo para indicar que un buque o aeronave está en peligro, así también queda prohibido la utilización de señales que pudiera ser confundida con una señal internacional de socorro.

Cada uno de los gobiernos contratantes en los convenios de seguridad tienen la obligación de garantizar la adopción de las medidas que exijan la vigilancia en sus costas por si existiera alguna señal de socorro, en tal caso el gobierno debe estar en posibilidad de prestar auxilio a los navegantes, y dar salvamento a personas que se encuentren cerca de las costas, en el mar.

El convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, ha revolucionado el derecho marítimo en algunos aspectos, ya que en 1960 tal convenio no contemplaba el código internacional de señales, una innovación mas el convenio de 1974 con relación al de 1960, es que actualmente la organización del tráfico marítimo se hace a nivel mundial, es decir, se crean disposiciones para regular las rutas navegables por todo el mundo, mientras que en el

convenio de 1960 la regulación de las disposiciones para las rutas navegables era únicamente en cuanto a rutas del Atlántico Norte. (55).

Lo anteriormente expuesto, son algunos aspectos de todos los que comprende la seguridad de la navegación internacional que a nuestro juicio son de interés legal.

Como podemos constatar a groso modo, las normas de seguridad para la navegación son imprescindibles, sin embargo, no todo gira alrededor de las normas puramente de seguridad como tal, sino también hay que analizar las circunstancias que se presentan cuando en un viaje no se aplican todas las normas de seguridad contempladas, no solo por los convenios internacionales sino también por las disposiciones internas de un gobierno, en este caso México, a este respecto podemos decir que existe un doble criterio.

Primero es la autoridad que tiene un gobierno contratante para aplicar las sanciones pertinentes o bien tratándose de un delito que ponga en peligro la

(55) *CFR ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR DE 1960. CAPITULO V Y CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974, LONDRES 1974, CAP.V.*

seguridad de la navegación, en este primer criterio respecto de las sanciones tenemos el caso de que incurre en sanción el capitán o patrón del buque, si su embarcación no es dotada de los equipos de seguridad que establezca su certificado, o bien si navega sin traer completo el equipo de seguridad, la sanción se duplicará en caso de que sobreviniera algún accidente que ponga en peligro la vida de las personas que conduzcan la embarcación, sin perjuicio de la responsabilidad penal que le corresponda.

En relación a los delitos marítimos, la legislación mexicana únicamente provee el caso de que el capitán de un barco no preste auxilio a un buque o una persona en siniestro, pudiéndolo realizar, esto será castigado por las leyes federales.

Por lo que respecta a la aplicación de la justicia militar, tenemos que por ser este ordenamiento únicamente de aplicación para los militares, debemos señalar que en caso de que los militares detengan a un civil en la Comisión de un delito, estos últimos serán remitidos a las autoridades de orden civil para que sean procesados ó en su caso sancionados por la Comisión del ilícito penal, pues hay que subrayar que no sería válido la aplicación de la justicia militar dentro del orden civil, es decir, por no ser el código de justicia militar de observancia general, esté se

restringe para su aplicación únicamente en delitos del orden militar.

El segundo criterio es aquel dado entre dos gobiernos desprendiéndose de uno de ellos la inconformidad, por las medidas tomadas hacia el buque que tiene derecho a enarbolar su pabellón, ésta circunstancia da origen a que el gobierno afectado esté en posibilidad de iniciar un proceso en un tribunal internacional.

Los tribunales internacionales de Justicia podrán conocer de todas las controversias que se presenten entre los países, para tal efecto el gobierno afectado por una infracción que considere injusta, estará obligado a aportar pruebas en las cuales base el motivo indebido de la infracción; de igual forma el gobierno que aplicó la infracción estará obligado a aportar pruebas suficientes para demostrar los motivos por los cuales se procedió a dicha infracción, una vez hecho lo anterior, el tribunal internacional después de haber analizado y evaluado todas las pruebas ofrecidas por ambas partes estará en aptitud de dictar una resolución.

Hay que tomar en cuenta que existe la posibilidad que de la resolución dictada por un órgano internacional no derima por completo las controversias,

es decir, que sea una solución no muy favorable para ambos gobiernos, en tal situación se deberá recurrir a un tribunal arbitral en donde una de las partes deberá hacer la notificación de tal decisión a la otra, la notificación de acuerdo a los procedimientos internacionales irá acompañada de una exposición de las pretensiones y de los motivos en que esta se funda.

Salvo que las partes en la controversia acuerden otra cosa, el tribunal arbitral fijará su propio procedimiento, garantizando a cada una de las partes plena oportunidad de ser oída y de hacer la defensa en su caso.

En el desarrollo de la presente tesis podemos percatarnos que la seguridad marítima no solo se presenta en su aspecto técnico sino también en el aspecto jurídico, todas las instalaciones y equipos que los buques necesiten para la navegación serán debidamente revisados de acuerdo a las disposiciones de seguridad establecidas por los organismos internacionales, así como los documentos legales que permiten el tráfico de los buques por las aguas territoriales de los gobiernos contratantes.

C) LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL EN EL DERECHO MARITIMO.

A través de los años el derecho ha venido sufriendo una serie de cambios en su normatividad, respecto del derecho marítimo los países han creado convenios o tratados como resultado de las necesidades tanto jurídicas como de beneficio humano, dichos documentos llevan consigo el compromiso de dar cumplimiento a un conjunto de reglas encaminadas al mejoramiento de las relaciones internacionales.

Tratándose del derecho marítimo internacional, surge la decisión de los Estados por implantar un sistema de responsabilidades, encaminadas a asegurar que la navegación marítima se desarrolle dentro del orden y la legalidad, en otras palabras, que existan diversas responsabilidades aplicables a los navegantes en caso de incumplimiento de una norma o en la comisión de un delito, en derecho marítimo las normas de responsabilidades que más frecuentemente se aplican son las de carácter civil y penal.

Hay que decir, que dentro del derecho marítimo internacional la responsabilidad civil se debe entender desde mi punto de vista como "La obligación

juridica que tienen los tripulantes de un buque, o en su caso el Estado, para la reparación o restablecimiento de los daños y perjuicios, ocasionados como consecuencia de la inobservancia de las normas de seguridad o bien del desarrollo de las actividades de actos no prohibidos*.

En materia marítimo civil la responsabilidad se da por distintos aspectos que de acuerdo a los tratados internacionales son causa de reglamentación por parte de los gobiernos contratantes y los organismos internacionales. desde este punto de vista, podemos encontrar tambien que existe la responsabilidad por causa de contaminación marina, como consecuencia de accidentes maritimos o de maniobras de los buques.

La responsabilidad civil por hechos destructivos ajenos tiende, antes que nada, al restablecimiento de la situación que existía anteriormente a la producción de esos hechos y, cuando ello sea imposible, a la reparación de los daños y perjuicios causados.

Los Estados parte en un convenio o tratado internacional sobre seguridad marítima, estarán obligados a velar por el cumplimiento de las responsabilidades marcados por tales convenios, a fin de que en el desarrollo de las actividades de la

organizaciones o de personas jurídicas que se encuentren bajo su jurisdicción se logre un beneficio para el bienestar humano.

Cabe hacer notar que la responsabilidad puede llegar a ser conjunta, esto es, que los Estados contratantes y las organizaciones internacionales que colaboren de común acuerdo en el desarrollo de una actividad, serán directamente responsables de los daños causados a terceros por el incumplimiento de sus obligaciones.

Ahora bien, hay que ver la postura de que no todos los gobiernos contratantes y no todos los organismos internacionales van a correr con la responsabilidad, cuando exista un patrocinio de un Estado para con un particular, la responsabilidad recaerá en el particular en caso de incumplimiento de su obligación, en esta circunstancia todo contratista o persona que desarrolle una actividad dentro del mar con permiso de la autoridad correspondiente, ya sea contrato o concesión, responderá de los daños causados por los actos ilícitos civiles cometidos en la realización de sus operaciones, aplicándose las normas de responsabilidad existente para el caso de que se trate.

En lo que respecta al problema de la responsabilidad civil, el área donde el mayor número de reglas ha visto su desarrollo es respecto de la responsabilidad de las personas privadas, individuos o compañías, por daños causados por contaminación de hidrocarburos o materiales radioactivos.

"En derecho marítimo se ha hecho necesario el limitar la responsabilidad del naviero, para proteger la navegación, por ello, en derecho marítimo se ha impuesto el principio de la responsabilidad limitada del naviero, este principio nos deja ver que de toda obligación derivada del proceso de navegación, la responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar formada por el buque en relación con el cual la obligación se haya originado".(54)

Esta responsabilidad civil es posible combinarla con lo que a mi juicio doy por llamar "canalización y limitación" de la responsabilidad, la canalización sería la obligación de indemnizar a una persona en particular a la cual se le causaron los daños, la limitación consiste en que el propietario de

(54) GERVANTES AHUMADA RAUL, DERECHO MARÍTIMO, HERRERO, MEXICO 1984, P. 825.

un buque únicamente responderá de los daños hasta por el valor del buque, en consecuencia los afectados podrán saber a quien reclamar de los daños y hasta donde puede llegar el monto de la reparación.

La responsabilidad civil es aplicada cuando cuyos elementos constitutivos no toman en consideración el comportamiento subjetivo (culpa) del Estado, o bien tratándose de un particular donde sus elementos constitutivos no se caractericen por culpa deliberada, ya que entonces estaremos hablando de una responsabilidad penal, la que estudiaremos más adelante.

Existen algunos tratadistas como Lyon Caen, Danjon y Ripert que apoyan las cláusulas convencionales sobre la no responsabilidad de los navieros, no obstante, hay que determinar, que esas cláusulas convencionales no tienen validez jurídica, en virtud de que a nivel internacional la responsabilidad no se puede regir de acuerdo a la costumbre de un lugar, sino en base a las normas de responsabilidad civil internacional ya establecidas. (55)

El problema de la responsabilidad civil hoy

(55) *IDEM*, p. 847 y 848.

en día no permanece únicamente dentro de la responsabilidad privada, sino que también es preciso tratar el problema de la responsabilidad civil del estado, por daños generados por la polución.

La obligación general de los estados, la sintetizamos en forma contundente al decir que todo medio marino y garantizar la seguridad de los hombres en el mar, ésta obligación desemboca en forma lógica en coaccionar a los Estados a través de los organismos internacionales a la aplicación de las normas sobre responsabilidad civil.

"El artículo 235 de la convención de las Naciones Unidas sobre derechos del mar, celebrada en Montego Bay, Jamaica, en 1982, consagra el hecho de que los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino, responsabilidad que debe ser comprometida de acuerdo al derecho internacional". (56)

El mismo artículo en su segundo párrafo continúa diciendo:

(56) GOMEZ-RUBLEDO VERDUZCO ALONSO, EL NUEVO DERECHO DEL MAR. GUIA INTRODUCTIVA A LA CONVENCION DE MONTGO BAY, PUNUA, MEXICO 1986, P. 283.

2) "Los Estados aseguraran que sus sistemas juridicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o juridicas bajo su jurisdicción".(57)

Esta situación permite al Estado afectado por las operaciones marítimas, de personas particulares o bien de empresas sean nacionales o extranjeras, la aplicación de sus normas de responsabilidad civil internas, si las circunstancias lo ameritan, los Estados que sean parte contratante en el convenio internacional sobre responsabilidad civil, podrán aplicar estas normas cuando a juicio de la autoridad competente sean procedentes dichas normas.

El párrafo tercero del artículo 235 de la misma convención, expone lo siguiente:

3) "A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes

(57) GOMEZ-ROBLEDO VERDUZCO ALONSO, EL NUEVO DERECHO DEL MAR. GUIA INTRODUCTIVA A LA CONVENCION DE MONTREUX BAY PUNUA, MEXICO 1986, P.284.

de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización".(58)

Esta parte del artículo 235 nos demuestra que todos los países tiene la obligación de trabajar no solo en el plano regional sino también en el plano mundial, vigilando la aplicación de las normas de responsabilidad, es indispensable subrayar que tanto los gobiernos contratantes en un convenio relativo a la preservación del medio marino o sobre seguridad de la vida humana en el mar, deben coadyuvar en la actualización y aplicación del derecho internacional y

(58) GOMEZ-ROBLEDO VERDUZO, *EL NUEVO DERECHO DEL MAR, GUIA INTRODUCTIVA A LA CONVENCION DE MONTREAL BAY PUNRUA, MEXICO 1986, P.284.*

elaborar reglas y estandares que procedan para el logro de un mejor control de la prevención de la contaminación.

Por otro lado, es necesario decir que todo Estado será responsable de los daños y perjuicios que le sean imputables y dimanante de todas las normas de ejecución, cuando estas sean ilegales o excedan de lo razonable, consideramos que todos los Estados deben de implantar sistemas o vías procesales para que sus tribunales conozcan de acciones relativas a los daños y perjuicios.

Como dijimos al inicio de este punto, la responsabilidad abarca diversos aspectos, teniendo un papel determinante para las actuaciones de los Estados a nivel internacional y para los particulares, por tal motivo es necesario decir que no se debe dejar la aplicación de las normas de responsabilidad al arbitro de cada uno de los gobiernos, es decir, que las normas de responsabilidad civil establecidas dentro de un convenio internacional deben tener fuerza obligatoria no solo para aquellos gobiernos contratantes sino también para aquellos que no se han adherido al propio convenio, dentro de los lineamientos del derecho internacional permitiendo así un mejor control de la seguridad en la navegación internacional.

Por lo que respecta a la responsabilidad penal, tenemos que hablar en principio de los delitos penales, desde las leyes marítimas más antiguas, se han tipificado como delitos marítimos los cometidos en relación con el mar o en la navegación marítima.

Precisando dentro del derecho marítimo, lo que se debe entender por delito penal, puedo decir, que es todo acto contrario a las Leyes del Derecho Marítimo Internacional, realizado por un sujeto activo con la finalidad de provocar un daño o perjuicio al mar, al buque, a las mercancías, o bien a las personas mismas estando en alta mar.

Hoy en día son pocos los delitos que se cometen con relación al mar y que no tengan su equivalencia a las actividades terrestres, así vemos que un robo en el mar se castigará de acuerdo a las sanciones que se establezcan para el robo en tierra o bien el omitir prestar un auxilio a una persona en peligro que se encuentre en el mar, se castigará con las normas relativas al abandono de personas en tierra etc.

Por lo que respecta a la responsabilidad penal en que incurran los militares, es preciso señalar que esta deberá estar demarcada de acuerdo a los

delitos del orden militar, tal es el caso, en que incurra un militar por encubrir a un delincuente para que se aprovechen de todo instrumento con el cual se pueda cometer un delito, o bien de aquellas cosas que puedan ser objeto de delito. (59)

Por otro lado, existen otros muchos motivos causantes de responsabilidad penal militar, pero por la naturaleza de los mismos nos llevaria demasiado tiempo el estudio de cada uno de ellos, sin embargo, estas causales de responsabilidad penal no pueden ser aplicadas a los civiles, pues como antes dijimos, por ser el codigo de justicia militar una ley que no contiene observancia general, únicamente se aplican las sanciones o penas, así como las demas normas que contiene a los militares, respecto de los delitos que estos cometan dentro de la milicia.

En materia internacional se ha visto que no hay un código que establezca las penalidades relativas a la comisión de un delito marítimo, y por tanto la responsabilidad penal que recaerá al actor de un delito se ha visto demarcada por las normas del lugar donde se llevó a cabo, en otras palabras, es necesario que se

(59) INFORMACION PROPORCIONADA EN LA SECRETARIA DE MARINA, DEPARTAMENTO DE ASUNTOS JURIDICOS.

establezca un convenio internacional sobre responsabilidad penal que sea aplicable a todos los gobiernos contratantes por igual asegurando una sana navegacion.

Así, como se hizo necesario dar una definición de responsabilidad civil, no es menos necesario el ubicar que debemos entender por responsabilidad penal, por tanto, tenemos que desde mi punto de vista, la responsabilidad penal es:

'El conjunto de penas que recaen a los tripulantes de un buque por la comisión de un delito, así como a los servidores públicos de un estado que pongan en peligro la vida, así como la inobservancia de todas aquellas normas de seguridad marítima de forma deliberada.'

La responsabilidad penal al igual que la responsabilidad civil puede ser aplicada a dos partes, por un lado la responsabilidad de las autoridades por inobservancia de una norma o una obligación que cause perjuicio a los particulares, tal es el caso de la autoridad que pudiendo prestar auxilio a una persona en peligro no lo hace, cometiendo así el delito de abandono de persona y a su vez incurriendo en una responsabilidad penal, por la otra parte está la responsabilidad de los particulares cuando estos no dan

cumplimiento a las disposiciones establecidas por la autoridad, como sería por ejemplo el violar en un viaje las millas náuticas a las que un buque pueda navegar alejados de las costas, los cuales son determinadas en los despachos de salida, dicha violación puede poner en peligro la vida de los navegantes y de los pasajeros incurriendo el dueño o capitán del buque en una responsabilidad penal.

El concepto de responsabilidad penal ha sido construido con una valoración diferente a la empleada para la construcción del concepto de responsabilidad civil, la valoración implícita en la responsabilidad penal es evidente que no solo debemos considerar inconveniente al desorden y justo el que se repare en alguna forma sino que también declara injusto el acto cometido por una persona y hecha en cara tal injusticia a la persona responsable, no solo exigiéndole su reparación sino castigándola porque se produjo.

El concepto de responsabilidad penal aparece así ligado a lo que es la culpabilidad, ya que no puede haber una responsabilidad penal si no existe previamente la comisión de un delito, el maestro Edmund Mezger nos dice: "La culpabilidad será plena cuando lo injusto haya sido cometido intencionalmente por la persona responsable; sin embargo, dicha penalidad puede

ser aminorada cuando se cometió por imprevisión.

impericia, falta de reflexión o de cuidado que cause igual daño que un delito intencional".(50)

La diferencia entre estas dos especies de culpabilidad se debe a que, solo en la primera se encuentra precedida de una voluntad dolosa, mientras que en la segunda es una voluntad carente de dolo por falta de previsión del actor al que se le aplica solo una fracción de la pena establecida por la Ley.

De lo que hemos visto hasta el momento, es necesario percatarse de la distinción que exista también entre la responsabilidad penal y la responsabilidad civil y es que en la primera, además de los elementos de daños y perjuicios ocasionados a una persona, tenemos también la culpabilidad del sujeto responsable que perpetra el acto delictuoso al cual corresponde el castigo de una pena marcada por la Ley, mientras que en la responsabilidad civil, cuando se ocasionan daños el sujeto responsable únicamente está obligado a repararlo o bien a pagar los daños y perjuicios ocasionados.

(50) VILLORO TORANZO MIGUEL, *INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL DERECHO*, 5a. ED. FORNIA, MEXICO 1982, P.356.

Ahora bien, la responsabilidad penal a nivel internacional no solo se da en cuanto a la navegacion, sino que puede existir el caso en que la responsabilidad penal se genere por el incumplimiento doloso de un contrato, sea de arrendamiento de buque, transporte o construcción de un buque, entendiendlo que la responsabilidad penal se tipifica desde el momento en que la persona que celebre este tipo de contratos y le sea pagado por adelantado no cumpla con las obligaciones a que se compromete, configurandose asi el delito de fraude.

D) LIMITES DE CARGA PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES.

La afluencia del tráfico de mercancías por mar, ha tomado desde hace ya un tiempo significativo interés para los hombres, si consideramos que en épocas pasadas, la pérdida de tales mercancías transportada por mar representaba un desequilibrio económico para los comerciantes, por tal motivo en 1966 los gobiernos tales como Hong Kon, Las Bermudas, islas del Man y Holanda entre otros, que se veían afectados por este hecho, así como otros gobiernos interesados en tener una reglamentación respecto de este problema, se reunieron con el ánimo de establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales. (61)

Lo anterior fue concebido como una necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana, como los bienes que cruzan por el mar.

A partir de la preocupación de los Estados

(61) CFR. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, NUMINA DE CONVENIOS MARITIMOS INTERNACIONALES, MEXICO 1990, P.13.

comprometidos por darle una solución a estos problemas, dio como origen a un convenio internacional sobre líneas de carga, pues la emergencia de regulación se debía en muchos casos a la sobre-carga que hacían los propietarios de los buques, sin dar cumplimiento pleno a las normas de seguridad poniendo en peligro la seguridad de los buques y de su tripulación, así como los bienes que se transportaban. (62)

De esta forma tenemos que una de las normas que se establecieron fue la del artículo 3 del Convenio sobre líneas de carga el cual dice:

1) "Ningún buque, sujeto a las disposiciones del presente convenio saldrá a la mar para realizar un viaje internacional, después de la fecha de entrada en vigor del presente convenio, si no ha sido inspeccionado, marcado y provisto de un certificado internacional de francobordo o cuando corresponda, de un certificado internacional de exención de francobordo, de acuerdo con las disposiciones del presente convenio."

(62) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, EXPOSICION DE MOTIVOS Y CONSIDERACIONES DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA 1966, LONDRES 1966.

2) "Ninguna de las disposiciones del presente convenio impide a una administración asignar a un buque un francobordo superior al francobordo mínimo determinado de acuerdo con las disposiciones del convenio".

De este artículo podemos desprender que ningún buque está autorizado para navegar sin su certificado correspondiente, es decir, todo buque deberá llevar un certificado donde este delimitado al nivel de francobordo, estando la línea de carga con relación al anterior, en virtud de que existen diversas zonas y regiones que requieren de diversos dispositivos de seguridad.

Al reconocer que el establecimiento de medidas de seguridad a través de un acuerdo internacional, de francobordo mínimo, para buques que efectúan viajes internacionales constituye una importantísima aportación a la seguridad de la vida y la propiedad en el mar, es necesario decir que a un buque al que se le apliquen las medidas de seguridad del presente convenio deberá atenerse a las zonas y regiones que le sean asignada por el mismo.

Otro de los aspectos de importancia de los francobordos es la expedición de los certificados de inspección, un gobierno contratante podrá solicitar a

otro gobierno contratante, el que se realice las inspecciones necesarias sobre las líneas de carga, si el buque reúne los requisitos de seguridad, se le expedirá los certificados correspondientes sobre francobordo, en caso contrario, el inspector podrá fijar de acuerdo a las disposiciones internacionales los límites de carga de un buque tomando en cuenta la zona y región en la que navegará. (63)

Ningun Estado contratante podrá expedir un certificado internacional de francobordo a los buques que enarbolan la bandera de un Estado cuyo gobierno no sea un gobierno contratante. (64)

Ahora bien, todos los capitanes de los buques deberán recibir la suficiente información, en la forma correcta que le permite disponer la carga y el lastre del buque de tal modo que se evite someter la estructura del barco a cualquier esfuerzo inadmisibile, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, tipo o proyecto sea innecesario. (65).

(63) OEA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEA DE CARGA 1966, LONDRES 1966, CAPITULO I ARTICULO 17, P.15.

(64) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL CONVENIO INTERNACIONAL SUBRELINEA DE CARGA 1966, LONDRES 1966, CAPITULO I, ARTICULO 17, PUNTO 4, P.15.

(65) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL CONVENIO INTERNACIONAL SUBRELINEAS DE CARGA 1966, LONDRES 1966, CAPITULO II, REGLA 10, P.29.

Cuando los buques efectúen viajes internacionales entre puertos proximos pertenecientes a dos o más Estados, la administración podrá eximirlos de la aplicación de las disposiciones del convenio sobre líneas de carga, a condición de que solamente realicen estos viajes y de que los gobiernos donde están situados dichos puertos juzguen que el carácter abrigado de las condiciones y de las rutas entre los puertos no justifican o no permiten la aplicación de las disposiciones del convenio a los buques que efectúen tales viajes. (66)

Debemos de considerar que si bien un gobierno puede dar excepciones sobre inspección de seguridad, también puede obligar a un capitán, a cumplir con las disposiciones que la administración juzgue conveniente en relación con el servicio a que se le destina, para garantizar la seguridad general del buque y que los gobiernos de los Estados cuyos puertos ha de visitar consideren aceptables.

Las normas de seguridad del convenio internacional sobre líneas de carga que hemos visto, son únicamente algunas de las que se pueden considerar

(66) INFORMACION OBTENIDA EN LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DEPARTAMENTO DE INSPECCION NAVAL.

de interes para este punto, y de las cuales podemos afirmar que han aliviado las grandes perdidas tanto de vidas humanas como en lo que se refiere a las mercancías, por otro lado, el darle a los barcos un medio de seguridad eficaz que permita a su vez una navegacion igualmente segura, asi decimos que los límites de carga es un factor primordial en la seguridad naval.

E) TRAFICO MARITIMO.

Entre los esfuerzos de los Estados participantes en las actividades con litorales marítimos y participantes en las actividades marítimas internacionales, se ha hecho presente la conveniencia por elaborar en una forma coordinada, normas o dispositivos que protejan el tránsito de los barcos en zonas de mayor peligro, siendo que el mar desde tiempos más lejanos se ha tomado como una fuente importante para las comunicaciones internacionales, ocupando en la actualidad un lugar indispensable en la comunicación de las personas, sin embargo, hay que hacer notar que el mar tiene su principal relación entre las naciones debido a que hoy en día el comercio se realiza en gran parte a través del océano. (67)

La necesidad de crear dispositivos de protección a la navegación se hizo cada vez más grande cuando los gobiernos que su fuente de comercio internacional se realiza por el mar, se vio amenazada por los continuos accidentes marítimos o bien por los

(67) *CFR EXPOSICION DE MOTIVOS Y CONSIDERACIONES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL 1965.*

actos de piratería o abordaje.

El desarrollo progresivo y la codificación de un "Derecho del mar", han logrado que los Estados contribuyen al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, con el propósito de tener un orden jurídico para los mares y océanos y que promuevan los usos con fines pacíficos del mar logrando a su vez el desarrollo de las naciones.

Por otro lado, "Los gobiernos con el afán de procurar una navegación mejor, deben de instruir a los tripulantes de los barcos que realicen travesías en las proximidades de los grandes bancos de Terranova a que en la medida de lo posible, eviten los caladeros situados al Norte del paralelo 43º N y que sigan derrotas que queden fuera de las regiones mercadas o que representen un peligro por la presencia de hielos".

(68)

todos los Estados cuyos litorales tengan estrechos deberán de establecer vías marítimas así como

(68) VEASE ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
VIDA HUMANA EN EL MAR 1974, LONDRES 1974, CAPITULO
V, REGLA 8, P. 369.

dispositivos de separación para el tráfico de la navegación y que sea seguro el paso de los buques. Los Estados con tránsito marítimo tiene la obligación de contar con medida de todas las disposiciones necesarias para el control del tráfico.

Es prudente decir que todos los gobiernos que tengan vías de navegación marítima deberán de observar las disposiciones y reglamentaciones internacionales aceptadas, no obstante todos los Estados con litorales en los que existan estrechos marítimos, antes de designar o sustituir vías marítimas, o de establecer o sustituir dispositivos de separación de tráfico pueden someter propuestas a las organizaciones internacionales para su adopción, esta situación, la vemos generalmente marcada entre dos Estados riveros, cuyos litorales tengan estrechos, por tanto para una sana navegación por los estrechos entre dos Estados, tiene que existir el interés por formular propuestas entre ambos ante los organismos internacionales.

todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por los tripulantes de un buque como violación a las convenciones internacionales, por tanto todos aquellos Estados que tengan motivo para creer que los tripulantes han cometido un delito sobre

tráfico ilícito de estupefacientes, podrá pedir la cooperación de otros gobiernos a fin de acabar con tal tráfico.

Los abordajes figuran entre las causas más frecuentes de accidentes en el mar, la conferencia de 1960 sobre seguridad de la vida humana en el mar aprobó reglas encaminadas a prevenirlos, que se unieron como anexo al acta final de la conferencia. (59) No obstante, esas reglas no formaban parte del convenio SOLAS y en consecuencia no eran internacionalmente obligatorias; en 1972 La Organización Marítima Internacional adoptó el convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG), con reglas nuevas y revisadas.

Las reglas de 1960 no tuvieron fuerza obligatoria en virtud de que se establecieron a nivel de recomendación en un principio, por la Organización Marítima Internacional, dirigidas hacia los Estados miembros.

Desde que las recomendaciones hechas por la Organización Marítima Internacional en su anexo D, del

(59) *CFR ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1960, LONDRES 1960, ANEXO D, CAPITULO V, RECOMENDACIONES 51 Y 53.*

acta final, del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, fueron establecidas como reglas definitivas en el convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972, se a visto una disminuci3n considerable sobre los mismos abordajes, si bien es cierto que hasta el momento han demostrado ser efectivas, no hay que dejar de considerar la posibilidad de que se llegue a presentar alg3n abordaje con motivo de fallas t3cnicas, mec3nicas 3 humanas.

Entre las novedades de estas reglas est3 la disposici3n en virtud de la cual se hacia obligatorio que los buques de los Estados parte en el convenio, respetaran los dispositivos de separaci3n del trafico adoptado por la Organizaci3n Maritima Internacional (OMI).

Los dispositivos de separacion del trafico se habian introducido, en forma de recomendaciones, en diversas partes del mundo en las que el trafico mar3timo era particularmente intenso.

La adopci3n de los dispositivos ha reducido considerablemente el n3mero de abordajes en diversas zonas, asimismo, este convenio ha hecho mejorar todavia m3s la implantaci3n de estos dispositivos, de tal manera se ven comprometidos a que las medidas y normas

reguladoras para prevenir los abordajes, sean aplicadas y proponer ante la Organización Marítima Internacional las reformas a las mismas cuando se haga indispensable. (70)

(70) INFORMACION OBTENIDA EN LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DEPARTAMENTO DE INSPECCION NAVAL.

6.- COACCION INTERNACIONAL Y NACIONAL DE LAS SANCIONES.

El aprovechamiento del océano mundial figura entre los problemas globales del desarrollo de la humanidad es una necesidad perentoria prácticamente de todas las naciones, los países en vias de desarrollo que en su mayoría están vitalmente interesados en utilizar las riquezas del océano mundial, plantean con plena razón la conveniencia de que todos, los Estados hagan esfuerzos comunes para aprovechar los recursos oceánicos.

A partir de la necesidad de este aprovechamiento de los recursos del océano, se presenta para los Estados una obligación que es la de establecer una serie de sanciones para el caso de que se presente un perjuicio en sus aguas nacionales, o bien, cuando no se observen las normas de seguridad marítima a nivel internacional o nacional.

Para hablar de las sanciones, hay que comenzar por decir, que en el ámbito internacional las infracciones cometidas por navegantes extranjeros a las leyes o reglas internacionales darán lugar a una sanción de carácter pecuniario, siempre y cuando dicha infracción sea cometida fuera del mar territorial, los lineamientos del derecho internacional en material del

mar, nos da otra alternativa, pues si bien es cierto que una sanción es pecuniaria fuera del mar territorial, esta sanción cambia de connotación cuando la infracción es cometida dentro del mar territorial y hecha de manera internacional, ya que en este caso, se podrá tomar las medidas necesarias para la solución del problema a través de un procedimiento entre el Estado afectado y el Estado de donde es el buque infractor.

Por otro lado, cabe hacer notar que en el curso de los procedimientos por infracciones cometidas por los tripulantes extranjeros, que den lugar a la imposición de sanciones, se respetaran los derechos reconocidos de los tripulantes acusados.

Hay que darnos cuenta de la situación necesaria para la aplicación de una sanción, como expone Hans Kelsen "toda acción o bien toda abstención que se determine como condición de un acto de sanción dentro de cualquier sistema jurídico, constituye por este específico condicionamiento un hecho ilícito o delictuoso".(1)

De esta forma es justo aclarar que el ilícito

(1) HANS KELSEN, *TEORÍA PURA DEL DERECHO* 2da. ED. MEXICO, 1962, P.152

el acto ilícito, solo se configura como tal, cuando el individuo realiza actividades que causen perjuicio a otras personas, o bien, cuando estén en contra de las leyes o reglas de un Estado.

Las sanciones que se establecen en el derecho internacional, son medidas coactivas cuya esfera de validez no se restringe a un número determinado de estados, sino que son sanciones con posibilidad de aplicación para todos los Estados.

En Derecho Marítimo existe la opción de que cuando el Estado infractor, considera que la sanción impuesta por el Gobierno afectado es injusta este podrá pedir la solución del conflicto a través de un tribunal de corte internacional.

El Derecho Internacional Marítimo no exige para la aplicación de una medidas sancionadoras la existencia de represalias, es decir, un Estado que sufre la aplicación de una sanción por la comisión de un ilícito por un buque de su nacionalidad en aguas extranjeras, no debe iniciar acciones bélicas en contra del Estado afectado, pues en derecho marítimo internacional, se viene pretendiendo que la aplicación de las sanciones sean correctoras de los ilícitos de responsabilidad civil o de responsabilidad penal en los que incurra los tripulantes de buque, más no sean

iniciadoras de conflictos internacionales.

Con el objeto de evitar confusiones en el análisis de la coacción de las sanciones, es necesario subrayar que las sanciones en el derecho internacional tienen el propósito directo reparador cuando se trata de ilícitos sobre responsabilidad civil, en estos casos la sanción reparadora asignada al Estado de donde es el buque consiste, en derecho marítimo, en la indemnización de daños y perjuicios; podemos hablar también de una segunda forma de reparación de daños como es el restablecimiento del Estado que tenían las cosas antes del ilícito, de esta forma se puede garantizar la seguridad.

En lo que corresponde a las sanciones de ilícitos sobre responsabilidad penal en el derecho internacional, es evidente que en virtud de que en este orden jurídico no existe una reglamentación sobre hechos ilícitos penales, la jurisprudencia internacional hace referencia a la facultad que tienen los Estados para aplicar sus leyes penales cuando exista un caso en que un acto intencional y grave, ponga en peligro la seguridad del Estado. (72)

(72) CFR. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR, CELEBRADA EN MONTREAL, JAMAICA EN 1982, ART. 27

El artículo 27 sobre el Derecho del Mar, realizada en Montego Bay en Jamaica nos expone:

1) La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

A) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño.

B) cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o bien el buen orden en la mar territorial.

C) Cuando el capitán de un buque o un agente diplomático o funcionario consular del estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales.

D) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

2) Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualquier medida autorizada por sus leyes, para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

3) En los casos previstos en los párrafos 1 y 2 el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se toman las medidas.

4) Las autoridades locales deberán tomar debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

5) Salvo en lo dispuesto en la parte XII o en caso de violación de reglamentos dictados así como de leyes de conformidad con la parte V,

el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial para detener persona alguna ni para practicar diligencia con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra unicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

De la proyeccion que nos da este artículo de nivel internacional, nos debemos percatar de la posibilidad que tienen los países para la aplicación de sanciones de carácter penal dándole así seguridad a sus aguas nacionales, sin embargo, cabe señalar que a nivel internacional no solo se aplican sanciones destinadas a proteger el mar territorial, la paz y el buen orden de un Estado, sino también diversas normas destinadas a proteger el medio ambiente.

Por lo que respecta a la coaccion nacional de las sanciones, es necesario señalar que nuestro gobierno, para asegurar la exacta aplicación de las normas de seguridad, contempla ciertas medidas sobre sanciones, así tenemos que el reglamento de inspeccion naval de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicada el 24 de septiembre de 1945, en su artículo

303, establece que todo buque que navegue sin su debido certificado de seguridad, permiso especial de la autoridad marítima o pasavante de la autoridad mexicana o consular en su caso, y fuera de los límites marítimos, será sancionada con multa al capitán de la embarcación.

Hay que darnos cuenta que el capitán de una embarcación está obligado a cumplir con la normatividad que marca la legislación nacional o en todo caso se le impondrá una sanción a fin que cumpla con las normas de seguridad marítima, por otro lado, todo capitán de un buque está obligado a poner los certificados de seguridad a la vista de los pasajeros así como su título profesional.

Todo capitán que haga aseveraciones falsas con relación al estado de seguridad que guarde la embarcación al salir de un puerto extranjero con destino a un puerto mexicano, será sancionado de acuerdo a la legislación mexicana para tal caso, se le impondrá una multa bien si la falta es grave se le podrá iniciar un proceso de carácter penal según el delito de que se trate.

Una de las normas que debemos tomar como de importancia para proteger la seguridad de la navegación, es la que establece el Reglamento de

Inspección Naval de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su Artículo 305, que nos demuestra que:

"todo buque que sea considerado como inútil deberá ser reportado para su reparación o en dado caso, darlo de baja, si un capitán de un buque siguiere utilizando dicho buque para su navegación o tráfico se le debe de aplicar multa suficiente sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pueda incurrir".(75)

Nuestro Reglamento de Inspección Naval de Cubiertas y Maquinas prevee también una serie de sanciones disciplinarias, como es la suspensión del empleo de acuerdo a la falta cometida, en caso de que un buque saliera del mar sin la autorización del capitán de puerto, este último tiene la obligación de avisar por telegrafía de las infracciones a que está incurriendo el capitán del buque, si no lo hace se le suspenderá del empleo por el tiempo que determine el Reglamento de Inspección Maquina en su Artículo 305.

(75) CFR SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
REGLAMENTO DE INSPECCION DE CUBIERTAS Y MAQUINAS,
PUBLICADA EL 24 DE SEPTIEMBRE DE 1945, ART. 305.

Estas son algunas de las sanciones que la legislación mexicana establece, las cuales nos permiten ver que son de observancia obligatoria.

Como podemos darnos cuenta, las normas que sancionan la falta de observancia de las normas de seguridad, abarcan tanto a la responsabilidad civil como a la responsabilidad penal, es decir, la legislación determina sanciones cuando sea incurrido en un delito sobre responsabilidad penal o bien sanciones sobre responsabilidad civil.

CAPITULO IV

- 1.- EXIGENCIAS JURIDICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS PARA GARANTIZAR LA NAVEGACION.
- 2.- PROSPECCION APLICATIVA DEL DERECHO PENAL EN EL AGUAS INTERNACIONALES.
- 3.- CODIFICACION DE LOS ACTOS VIOLATORIOS DE LA SEGURIDAD MARITIMA Y LA NO CONTAMINACION.

CAPITULO IV

1.- EXIGENCIAS JURIDICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS PARA GARANTIZAR LA NAVEGACION.

El problema global indicado sobre la seguridad marítima que deben de observar los buques, solo puede resolverse a base y en el marco del derecho internacional del mar contemporáneo, sin dejar de lado la fuerza jurídica que cada estado le dé a tales reglas; las normas del derecho marítimo internacional no provienen de un vacío jurídico sino de las mismas relaciones internacionales marítimas en donde ellas deben de regular y armonizar en grado máximo la protección del mar.

La política de los estados, sus acciones individuales y colectivas, la opinión pública mundial, el movimiento de los pueblos por la paz, las Organizaciones y conferencias gubernamentales y no gubernamentales, todo esto estimula el nacimiento de reglas nuevas más adecuadas para dar seguridad a la vida humana en el mar, así como la aplicación de las reglas ya existentes para regular la protección del mar y fortalecer las relaciones entre los estados.

Como ya hemos podido ver a lo largo de esta tesis, existen diversos tratados a cerca de la seguridad marítima, así como una serie de disposiciones legales que regulan tales normas sobre seguridad, sin embargo, hay que darnos cuenta que los desastres marítimos siguen surgiendo, siendo el más reciente el del Golfo Pérsico, hecho que no solo ha ocasionado perjuicios a la ecología marina sino incluso al tráfico marítimo internacional.

Es imprescindible el coordinar acciones para prevenir accidentes de mar sobre todo cuando éstos sucedan dentro de aguas internacionales, esto nos permite ver la posibilidad de instrumentar una reglamentación nueva que contenga a nivel internacional, normas que castiguen los actos intencionales de los Estados y particulares, así como normas y medios necesarios para realizar el saneamiento de la navegación.

No hay que dejar fuera de que a pesar de que no todos los actos son intencionales existe la necesidad de seguir creando normas dinámicas que tiendan a regular todos aquellos actos que siendo accidentales produzcan el mismo daño que los internacionales, en otras palabras que exista la

aplicación parcial de las normas en actos accidentales.

La elevación de la intensidad del tráfico marítimo en muchas regiones del océano mundial, el desarrollo de las técnicas y el aumento de las dimensiones de las embarcaciones marítimas actuales, hacen cada vez más necesaria la implementación de un sistema jurídico internacional para regular la seguridad de la navegación. (14 y 15)

No debemos olvidarnos que las normas que implementan los organismos internacionales, tendrán el carácter de coercitivas, es decir, tiene que llevar fuerza obligatoria para todos los países que las reconozcan, no tan solo las de orden técnico sino también las de orden jurídico de tal forma que se pueda garantizar la seguridad de la navegación así como de sus tripulantes y de las mercancías que se transporten.

No podríamos decir con exactitud, que el Derecho Internacional del Mar, establezca sanciones específicas a los actos intencionales realizados por

(14) INTERPRETACION PERSONAL DE LAS CONSIDERACIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL 1965.

(15) VEASE ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, ESTADO JURIDICO DE LOS CONVENIOS, ANEXO A 16/17, PUNTO 6, P.3

los tripulantes de un buque en alta mar internacional, entendiéndose por actos intencionales aquellos destinados a provocar un daño no sólo a la vida marina, sino a la navegación y a la seguridad del mismo Hombre del mar, la Regulación Jurídica y la Prevención de estos actos viene a ser importante dentro de las exigencias legales para garantizar la sana navegación, si analizamos el nuevo derecho del mar, celebrado por las naciones unidas en Montego Bay, Jamaica en 1982, nos percatamos que el artículo 230 en su segundo párrafo, hace referencia a las infracciones hechas a las leyes y reglamentos nacionales, así como a las reglas Internacionales sobre prevención de la contaminación, aquí ya no se habla de sanciones de tipo pecuniario sino también de actos intencionales que pongan en peligro a las aguas territoriales de un Estado, sin embargo, no se establece las normas o sanciones aplicable en estos casos dejando así este derecho a los Estados afectados.

Los artículos 194, 195, 204, 211, 219, 220 y 221 nuevo derecho del mar de 1982, aunque nos hablan sobre normas de protección y preservación del medio marino así como de normas de seguridad, es preciso decir que no establece ninguna reglamentación sobre las sanciones o castigos aplicables en caso de la comisión de un acto intencional.

En esta otra situación, tenemos que hacer incapie en lo concerniente a los actos no intencionales a nivel internacional, tampoco establece sanción alguna, de esto podemos deducir, que la jurisprudencia internacionalista sobre el derecho del mar, deja a los Estados con la facultad de actuar libremente en la aplicación de sanciones tanto por actos intencionales como no intencionales.

En consonancia con la convención internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar de 1974, los gobiernos que la reconozcan están obligados, por lo que respecta a sus buques nacionales, observar todas las medidas necesarias, así como de implantar otras de orden nacional a fin de garantizar la seguridad de los buques y de proteger la vida humana en el mar.

Para la seguridad de la navegación, tienen gran importancia las normas que regularizan el tráfico de los barcos, como consecuencia de la necesidad de los Estados de complementar la seguridad en sus costas; en la convención de la ONU sobre derecho del mar en 1982, se estableció que los Estados riverenos pueden dictar leyes y reglamentos, en particular, sobre la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, la protección de las ayudas a la navegación y

de otras instalaciones, cables y tuberías, asimismo se les recomienda que los Estados cuenten con medios necesarios para que los buques en tránsito observen todas las medidas de seguridad dentro del mar territorial.

El orden jurídico del derecho marítimo internacional se constituye como tal, mediante el establecimiento fundamental de organizaciones internacionales que tengan como fin el vigilar la seguridad del mar internacional así como la vida humana en el mar, con la posibilidad de la aplicación de sanciones como medidas coactivas.

Debemos entender que los Estados como parte del derecho internacional tienen la obligación de observar las normas de seguridad del mar y en caso contrario en que tenga como resultado un accidente en alta mar, el organismo internacional estará en posibilidad de aplicar sanciones.

Un caso concreto sería aquel en que las embarcaciones que naveguen en alta mar sufran un accidente por no observar medidas de seguridad internacional, en esta situación el país del cual enarbole la bandera el buque será sancionado.

La Ley Internacional Maritima ha venido dejando a los Estados la facultad de aplicar las sanciones dentro de sus aguas nacionales, pero lo que a nuestro parecer ha dejado sin legislar la ley internacional, es la facultad que tienen los órganos internacionales para establecer sanciones por accidentes ocurridos en alta mar internacional, por ser este último un espacio en donde ningún Estado es propietario, pero que sin embargo, es utilizado por todos para la navegacion maritima, los organismos deben de coordinar acciones que permitan sanciones correctivas por actos intencionales o accidentes por falta de seguridad.

Una sancion que a mi parecer pudiera reducir el causar actos intencionales, seria el facultar a un organo internacional para entablar procesos legales en contra de aquellas personas que causan algún tipo de perjuicios en el alta mar, es decir, al alta mar, pues siendo este último un espacio vigilado por los organismos internacionales, son estos los directamente facultados para imponer normas y sanciones a las personas infractoras, sanciones que serán ejecutados por su pais de origen y respetando las normas que lo amparan.

2.- PROSPECCION APLICATIVA DEL DERECHO PENAL EN AGUAS INTERNACIONALES.

Hoy en día todos los Estados que se preocupan por la política exterior y la seguridad de los Hombres, deben de estar muy consciente de la serie de consecuencias que conllevan el considerable aumento de siniestros que se vienen presentado dentro del teatro marino, todo ello tras como resultado la complejidad de un problema en donde la comunidad internacional debe intervenir a fin de poner solución a los accidentes de mar, así como aquellos en que son ocasionados en forma negligente o deliberada. (76)

El derecho internacional cumple como todo derecho, con una función que es la estabilización de las relaciones entre los diversos países, asimismo, el derecho marítimo internacional cumple con su función reguladora de la navegación internacional, si bien es cierto que en muchas ocasiones los

(76) CFR E ANDREEV, I. ULISCHENKO, DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR, EDITORIAL PROGRESO, MOSCU 1988, P.164.

accidentes marítimos no son intencionales, tampoco podemos decir que todos las catástrofes marinas sean accidentales, pues baste recordar que la legislación internacional nos dá una clasificación de lo que puede ser una contaminación marina.

- A) Contaminación procedente de fuentes terrestres.
- B) Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos, sujetos a la jurisdicción nacional.
- C) Contaminación resultante de actividades desarrolladas en la zona internacional de los fondos marinos.
- D) Contaminación por vertimiento.
- E) Contaminación causada por buques. (//)

En base a que una contaminación marina es la consecuencia de una catástrofe marítima, en

(//) VER CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR, CELEBRADO EN MONTREAL, JAMAICA 1982, ARTICULOS 202 AL 212.

la que no solo se pone en peligro al medio ambiente del mar sino también a la seguridad de la vida humana, es preciso decir de acuerdo a la anterior clasificación, que las catástrofes marítimas pueden ser desde el mar hacia el mar y desde tierra hacia el mar, siendo entonces que diversos accidentes de mar, son producidos por la voluntad del hombre, tal es el caso reciente realizado en el Golfo Pérsico'.

La Legislación del nuevo derecho del mar a plasmado la facultad de todos los Estados para aplicar leyes que prevengan los accidentes en sus aguas, sean accidentales, provocados o involuntarios, pero sin embargo, la ley internacional marítima no ha previsto las sanciones aplicables a todos aquellos tripulantes que realicen actos intencionales en alta mar, que ponga en peligro al medio ambiente, siendo necesario en consecuencia la implantación de un derecho penal internacional.

Siendo que el alta mar internacional no es propiedad de ningún Estado de la comunidad internacional y que sin embargo, todos tiene derecho a la navegación marítima por este espacio, es urgente como lo expresamos en el párrafo anterior, el establecer un código penal internacional, pues no se ha demostrado

que en caso de un accidente marino, las penas pecuniarias sean suficientes para cubrir los daños ocasionados por el capitán ó los tripulantes de un buque, que realicen actos intencionales en lugares señalados como restringidos por la legislación internacional.

A mi parecer una de las medidas que pudieran ser efectivas para evitar este tipo de situaciones sería que además de la implantación de una pena pecuniaria que sea lo suficiente para la reparación de los daños causados se establezca la suspensión para la navegación del responsable por un tiempo determinado que fija la ley marítima internacional, e incluso cuando el daño causado sea considerado como irreparable, suspenderle el permiso de navegación de forma definitiva.

No demos referirnos únicamente a los accidentes marinos como aquellos que únicamente ponen en peligro la estabilidad y la seguridad de la vida del ambiente marino, sino también a aquellos que pongan en peligro la vida de los hombres, por tanto es justo decir que la legislación internacional debe comprender además de sanciones pecuniarias, normas que comprendan castigos corporales cuando a juicio de las autoridades internacionales se realicen actos que sean considerados como delitos, en otras palabras, a la par con las

sanciones pecuniarias ya instrumentadas por la autoridad internacional, se deben instrumentar procedimientos judiciales dentro del orden internacional, con el objeto de castigar a toda persona que atente en contra del bienestar y de la seguridad del espacio marítimo internacional, o contra de alguna otra persona o buque que se encuentre en el mismo espacio marítimo.

No hay que olvidar que toda persona que forme parte de un órgano de un Estado, al incumplir con un deber jurídico-internacional comete una acción ilícita de derecho internacional, la cual hace que su irresponsabilidad genere una acción sancionadora en su ámbito personal, sin menoscabar el derecho de los órganos internacionales, de solicitar al gobierno de donde es nacional la persona, a que restablezca los daños y perjuicios ocasionados por la inobservancia de la norma ya establecida.

3.- CODIFICACION DE LOS ACTOS VIOLATORIOS DE LA SEGURIDAD MARITIMA Y LA NO CONTAMINACION.

En Derecho Marítimo Internacional debemos entender que la codificación de los actos violatorios de la seguridad marítima es 'el conjunto de normas jurídicas enfocadas a reprimir todo acto destinado a causar un daño o perjuicio a la navegación o el medio ambiente del mar.'

El problema particular sobre la comisión de actos ilícitos, imputables a su autor, forma indudablemente parte integrante del problema de la responsabilidad de derechos internacionales, de ahí la necesidad de establecer un criterio normativo de lo que que se debe entender a nivel internacional por un acto ilícito, la norma aplicable y las sanciones que les correspondan.

La responsabilidad internacional clásica, no se genera más que como consecuencia de la violación de una obligación internacional, hay que hacer énfasis en que no todas las violaciones a las normas internacionales les corresponde una responsabilidad de actos ilícitos, es decir, existen casos en los que la responsabilidad puede ser producidas como consecuencia

del desarrollo tecnológico actual, en donde se plantea una reparación de daños ocasionados por una actividad ilícita de un Estado.

La legislación internacional nos señala una serie de normas aplicables a los buques que causen daños y perjuicios a los Estados, sin embargo, no especifica cuales serian las disposiciones aplicables a aquellos capitanes o tripulantes de un buque, que transitando por alta mar internacional, realizan actos ilícitos, los articulos que a nuestro juicio pueden ser de gran relevancia en lo que respecta a los actos ilícitos cometidos dentro del mar internacional, son el 99, 100, 102, 108, 109 y 110 del derecho del mar, (78) pues en estos articulos los ya se contempla la necesidad de regular todos aquellos delitos o hechos ilícitos provocados por la voluntad el hombre, por otro lado, el derecho del mar en sus articulos del 213 al 232, establece una serie de medidas tendientes a aplicar leyes y reglamentos nacionales para prevenir la contaminación marina resultante de actos ilícitos.(79)

(78) *CFR CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR, CELEBRADA EN MONTego BAY, JAMAICA EN 1982, ARTICULOS 99, 100, 102, 108, 109, 110.*

(79) *CFR CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR, CELEBRADA EN MONTego BAY, JAMAICA EN 1982, ARTICULOS DEL 213 AL 232.*

No obstante que la legislación internacional ha contemplado diversas normas sobre seguridad, hay que señalar que en lo referente a los actos ilícitos cometidos en alta mar internacional debe ser ampliada, pues hay que reconocer la existencia de diversos actos ilícitos más por regular.

Como las falsificaciones de documentos, la explotación de los recursos naturales dentro del alta mar sin permiso de Organización Internacional ó Estado, y que esa explotación ponga en peligro a alguna especie marina en extincion.

Por lo que respecta a la materia sobre la polución marina, existe una obligación y una responsabilidad de los Estados, así como de las personas físicas y morales de no contaminar, esto es, se particulariza el deber de un Estado o de una persona para dar cumplimiento a una obligación de acuerdo a las circunstancias del caso, al incumplimiento de una obligación por una persona le correspondera la aplicación de un castigo de acuerdo al accidente causado y conforme a los daños cometidos.

En el estado actual de desarrollo del derecho internacional consuetudinario, la responsabilidad de una persona podrá quedar comprometida si se comprueba la realización de actos ilícitos que pongan en peligro

la seguridad marítima, en este sentido hay que ver que los límites en los que se llevaron a cabo los daños, pues existe la posibilidad de entablar un procedimiento por el Estado que resulte perjudicado.

El Derecho Internacional por lo que hace al Derecho del Mar celebrado en Montego Bay, Jamaica de 10 de Diciembre de 1982, en su parte XII, sección nueve, establece que los Estados serán responsables del cumplimiento de sus obligaciones respecto de la protección y preservación del medio marino de conformidad con el derecho internacional.

Si hemos caracterizado al acto ilícito como aquel contrario a lo que prescriben las Leyes del orden marítimo internacional, esta conducta conlleva lógicamente a su autor alguna sanción coactiva, hay que observar en consecuencia que todo individuo actuando en la realización de un acto ilícito, le correspondera una sanción, por tanto esta situación no solo debe entocarse hacia el daño ocasionado a un Estado, sino de todo aquel hecho o acto ilícito que se pueda presentar dentro de las actuaciones en alta mar internacional.

El concepto de actos ilícitos y las sanciones que ellos merecen en el derecho internacional, analizados de acuerdo al esquema condicional de las normas jurídicas internacionales, permiten el estudio y

proyección de una codificación de todos los actos
ilícitos violatorios de la seguridad marítima y la no
contaminación del mar internacional.

CONCLUSIONES

1) El derecho marítimo como parte integrante del derecho internacional, es sin duda una disciplina que por su naturaleza jurídica, tiene relación directa con otras ramas del derecho, por tanto hay que dejar ver que este derecho se desarrolla en dos niveles, en el ámbito nacional y en el ámbito internacional.

2) Los distintos encargos que tiene a su mando un organismo marítimo internacional, tienen la finalidad de la vigilancia y la seguridad del mar, el principal organismo reconocido para esta función es la Organización Marítima Internacional, en virtud de que su composición abarca diversos puntos sobre seguridad internacional, sin embargo hay que hacer hincapié en la necesidad de instruir un comité dedicado a la prevención de los actos ilícitos o los delitos que pongan en peligro la vida del hombre.

3) No podríamos hablar de la existencia de un derecho marítimo sin la creación de un convenio internacional que no solo contenga normas consuetudinarias de derecho, sino también normas convencionales,

permitiendo a los Organismos internacionales verificar los alcances y efectos de los convenios, dando posibilidad a la solución de conflictos por la vía pacífica o de la aplicación de sanciones cuando el caso lo amerite.

4) Aunque la doctrina internacionalista no señala con exactitud cuando nace la práctica de la navegación como un derecho, podríamos decir que el antecedente más antiguo es el de los fenicios en el año 1250 a.c.

5) Dentro de las relaciones internacionales de los Estados, una de las cuestiones jurídicas de mayor atención, viene a ser la seguridad legal como elemento fundamental para el derecho internacional, el término seguridad desde un punto de vista general ha significado para los Estados el mantenimiento de un orden jurídico, que dentro del derecho del mar, permita preservar la protección de la humanidad, pues no se podría concebir la permanencia del hombre en el mar sin los medios que garanticen su bienestar jurídico y social.

6) Los certificados de seguridad pueden afectar la navegación de un buque cuando su vigencia ya caducó y constituye un motivo de renovación documentaria total o parcial, es decir, todos los certificados

de seguridad de un buque para su navegación deben de estar vigentes de lo contrario la autoridad administrativa que practique la inspeccion, está en facultad para impedir la salida del buque en tanto no se cumplan las normas de seguridad internacional.

7) La responsabilidad civil como parte integrante de los convenios y de las relaciones entre los Estados, permite la posibilidad de crear la obligación de los Estados de desempeñar acciones que eviten los daños marinos o que una vez dados estos, el Estado o bien el particular que los causen se deban sujetar al cumplimiento de tal responsabilidad a dos alternativas. I) La indemnización de daños y perjuicios o II) el restablecimiento o reparación en materia de los daños resultantes de acuerdo a los lineamientos del derecho internacional.

8) En la actualidad se comprueba la necesidad de la creación de un marco normativo sobre la responsabilidad penal, pues debemos ver que la connotación de responsabilidad penal, lleva implícita la comisión de un acto ilícito culposo, situación que en derecho internacional no se ha contemplado, no obstante que se han llegado a realizar hechos que conllevan una responsabilidad culposa, en el ámbito internacional la consideración de un marco penal, daría como resultado la posibilidad de juzgar a un individuo

bajo las leyes de organismo internacionales, cuando el acto o hechos ilicitos culposo fuera realizado dentro del alta mar internacional.

9) Los convenios como instrumento internacional, llevan el propósito manifestado por las naciones de regular la seguridad del mar, pero no hay que dejar de señalar la importante actuación que desempeñarían tanto los tratados como los convenios, al insertar en ellos un espacio conteniendo sanciones especificas a delitos o actos ilicitos de particulares, asi como de aquellas infracciones a las leyes administrativas que merezcan sanción, pues se debe tomar en consideracion que la voluntad internacional es el prevenir actos internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- 1) Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974 y sus enmiendas de 1981 y 1983, editado por la Organización Marítima Internacional.
- 2) Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973; editado por la Organización Marítima Internacional.
- 3) Convenio Internacional sobre líneas de carga 1966 y sus enmiendas de 1976 y 1979, editado por la Organización Marítima Internacional.
- 4) Convenio Internacional sobre Arqueo de buques 1969 editado por la Organización Marítima Internacional.
- 5) Convenio constitutivo de la Organización Internacional de telecomunicaciones Marítimas por Satélite, editado por la Organización Marítima Internacional.

- 6) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, UNAM, México 1985.
- 7) Ley Organiza de la Administración Pública Federal 6a. ed. Ed. Porrúa, México 1977.
- 8) Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 6a. ed. Ed. Porrúa, México 1992.
- 9) Ley de Vías Generales de Comunicación, 8a. ed. Ed. Porrúa, México 1990.
- 10) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 37a. Ed. ed. Ed. Porrúa, México 1980.
- 11) Ley del Servicio Militar Mexicano, Congreso de la Unión, México 1944.
- 12) Reglamento de Inspección Naval de Cubierta y Máquinas, Ed. Secretaría Comunicaciones y Transportes, México 1945.
- 13) Cervantes Anumada Rauí, Derecho Marítimo, Ed. Herrero, México 1984.
- 14) Gómez-Robledo Verduzco Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, Guía Introductiva a la Convención de

Montego Bay, Ed: Porrúa, México 1986.

- 15) Gómez-Robledo Verduzco Alonso, Temas selectos de Derecho Internacional, ed. UNAM, México 1986.
- 16) Kelsen Hans, Teoría pura del Derecho 2a. ed. México 1962.
- 17) Irigos Marud Mario Armando, Regulación de los Actos Jurídicos Internacionales, Tesis Profesional, UNAM, México 1986.
- 18) Villoro Ioranzo Miguel, Introducción al Estudio del Derecho, 5a. ed. Ed. Porrúa, México 1982.
- 19) Capitat Henry, Vocabulario Jurídico 2a. ed. Ed. Esfinge, México 1990.
- 20) E. Andreev, Derecho Internacional del Mar, Ed. Progreso, México 1988.
- 21) Petit Eugene Derecho Romano 19a. ed. Ed. Nacional, México 1982.
- 22) Floris Margadant, Derecho Romano 2a. ed. Ed. Esfinge, México, 1965.

23) Instituto de Investigaciones Jurídicas. Diccionario Jurídico Mexicano 2a. ed. Ed. UNAM. México 1985.

24) Colombo John, Derecho Internacional del Mar, Ed. Aguilar, Madrid 1961.

25) Olvera De Luna Omar, Manual de Derecho Marítimo, Porrúa, México 1981.

ANEXO 1

Convenios que tiene relación directa con la seguridad marítima y en donde México es parte contratante:

Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Firmado por México en 1948.

Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en 1974.

Firmado por México en 1974 y Ratificado por México en 1977.

Protocolo de 1978 del mismo convenio.

Ratificado por México en 1978.

Enmiendas de 1981 y 1983 al convenio.

Ratificadas por México - en 1983.

Convenio sobre el reglamento int. Para prevenir los abordajes en 1972.

Firmado por México en 1972 y Ratificado por México en 1981.

Convenio Internacional
para prevenir la con-
taminación de las aguas
por hidrocarburos.

Adoptado por México en
1954 (No ha ratificado --
las enmiendas de 1977).

Convenio internacional
para prevenir la con-
taminación por buques
en 1973.

Firmado por México en
1987 y Ratificado por
México en 1987.

Protocolo de 1978 del
mismo convenio.

Firmado por México en
1987.

Convenio para facili-
tar el tráfico marítimo
internacional de 1965.

Firmado por México en
1975 y Ratificado por
México en 1983.

Convenio Internacional
sobre líneas de carga
de 1966.

Ratificado por México en
1970 (México no ha rati-
ficado ninguna enmienda)

Convenio Internacional
sobre Arqueo de buques
1969.

Firmado por México en
1969.

Convenio Int. Relativo
a la intervención en

Firmado por México en
1969 y Ratificado por

alta mar en caso de
accidentes que causen
una contaminación por
hidrocarburos.

México en 1976.

Protocolo del mismo
convenio.

Firmado por México en
1973.

Convenio Internacional
sobre responsabilidad
civil causado por la
contaminación de las
aguas del mar por
hidrocarburos 1969.

Ratificación pendiente.

Protocolo del mismo
convenio 1969.

Ratificación pendiente

Protocolo 1984 del mis-
mo convenio.

Ratificación en 1984.

Convenio Int. sobre la
constitución de un
fondo internacional de
daños causados por
contaminación de hidro-
carburos 1971.

Ratificación pendiente.

Protocolo del mismo
convenio.

Ratificación pendiente.

Acuerdo sobre buques
de pasajeros que
presten servicios
especiales.

Ratificación pendiente.

Protocolo 1973 del
mismo convenio.

Ratificación pendiente.

Convenio sobre la
prevención de la conta-
minación del mar por
vertimiento de desechos
y otras materias 1972.

Firmado por México en
1972 y Ratificado por
México en 1974.

Convenio Int. sobre la
seguridad de los con-
tenedores 1972.

Ratificado por Mexico en
1987.

Convenio sobre limi-
tación de la responsa-
bilidad nacida de las
reclamaciones de dere-
cho marítimo 1976.

Hasta 1987 la ratifica-
ción estaba sujeta al
análisis correspondiente

Convenio internacional de torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros 1977.

Hasta 1987 la ratificación estaba sujeta a análisis.

Convenio constitutivo de la Organización Int. de telecomunicaciones Maritimas por satélite 1976.

Ratificado por Mexico en 1987.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978.

Firmado por Mexico en 1978 y Ratificado por Mexico en 1982.

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo 1979.

Firmado por Mexico en 1985 y Ratificado por Mexico en 1985.

Así como la Organización Marítima Internacional, regula una serie de convenios internacionales, encontramos que Mexico es parte firmante de otras organizaciones internacionales como la O.I.T., la cual tiene convenios de vital importancia directa o indirecta para la seguridad marítima, tales como:

Convenio relativo al
al examen Médico obli-
gatorio para los meno-
res empleados a bordo
de los buques 1921.

Firmado por Mexico en
1937

Convenio relativo a la
igualdad de trato de
nacionales y extranje-
ros en materia de
indemnización por acci-
dentes de trabajo 1925.

Firmado por México en
1925 y Ratificado por
Mexico en 1934.

Convenio relativo a la
simplificación de la
inspección de los emi-
grantes a bordo de los
buques 1926.

Firmado por México en
1926 y Ratificado por
Mexico en 1938.

Convenio relativo a la
indicación del peso en
los fardos transporta-
dos por barco en 1929.

Firmado por Mexico en
1929 y Ratificado por
Mexico en 1934.

Convenio relativo a la
protección contra acci-

No firmado por México
debido al surgimiento de

dentes de los trabajadores para carga y descarga de buques.

Convenio relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o defunción de la gente de mar en 1936.

Convenio relativo a la seguridad social de la gente de mar (1946).

Convenio relativo al examen médico de la gente de mar en (1946).

Convenio relativo al peso máximo de carga que puede ser transportado por un trabajador (1967).

otros convenios de revisión.

Firmado por México en 1936 y Ratificado por México en 1936 (Hasta 1987 se contaban con 15 ratificaciones únicamente).

No ha sido ratificado por México debido a las condiciones que establece.

No ha sido ratificado por México en virtud de haber sido superado por la legislación nacional.

Firmado por México en 1970 y no ratificado por México debido a que la legislación nacional supera las disposiciones del mismo.

Convenio relativo a la
prevención de los acci-
dentes de la gente de
mar (1970.)

Firmado por México en
1970 y Ratificado por
México en 1974.

Convenio Int. sobre la
constitución de un
fondo internacional de
indemnización de daños
causados por contamina-
ción de hidrocarburos
1971.

Ratificación pendiente.

Protocolo del mismo
convenio.

Ratificación pendiente.

Acuerdo sobre buques
de pasajeros que pres-
ten servicios especia-
les.

Ratificación pendiente.

Protocolo 1973 del mis-
mismo convenio.

Ratificación pendiente.

Convenio sobre la pre-
vención de la contami-
nación del mar por ver-

Firmado por México en
1972 y Ratificado por
México en 1974.

timiento de desechos y
otras materias 1972.

Convenio Int. sobre la
seguridad de los conte-
nedores 1972.

Ratificado por México
en 1987.

Convenio sobre limita-
ción de la responsabi-
lidad nacida de las
reclamaciones de dere-
cho marítimo 1976.

Hasta 1987 la ratifica-
ción estaba sujeta al
análisis correspondiente

Convenio internacional
de torremolinos para
la seguridad de los
buques pesqueros 1977.

Hasta 1987 la ratifica-
ción estaba sujeta a
análisis.

Convención relativo a
la seguridad e higiene
en los trabajos portua-
rios (1979).

Firmado por México en
1981 y Ratificado por
México en 1982.

México es parte contratante en muchos otros
convenios y con distintas Organizaciones Internaciona-
les, que como podemos ver son igualmente importantes,
encontrando sin embargo, su aplicación en otras ramas
del derecho marítimo, no obstante debemos admitir que

hoy el desarrollo de todos los países se dan a pasos agigantados con miras al mar por ser este el futuro de la gran mayoría de las naciones.