



Universidad Nacional Autónoma de México

ENEP ACATLAN
FACULTAD DE DERECHO

‘ EL ABORDAJE ’

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
J. MANUEL VALLE GONZALEZ

M-0045060

MEXICO, D. F.

1987.

72-31880-1



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MI MADRE, A MI ESPOSA E HIJOS Y HERMANOS

*AGRADESCO LA GRAN AYUDA QUE ME BRINDARON
TODAS Y CADA UNA DE LAS PERSONAS PARA LA ELABORACION
DEL PRESENTE TRABAJO
EN FORMA MUY ESPECIAL A ANLLY*

DEDICO EL PRESENTE TRABAJO,
A UN GRAN AMIGO QUE CON SUS SABIAS PALABRAS
SUPO CONDUCIRME POR UN CAMINO
AUNQUE YA NO SE ENCUENTRA ENTRE SUS SERES QUERIDOS
SIEMPRE VIVIRA EN MI PENSAMIENTO
MI PADRE.

I N D I C E

INTRODUCCION

CAPITULO	I.- "EL ABORDAJE"	1
	1. El Buque	1
	2. Conceptos y definición	2
	3. Legislación internacional	6
	4. Definición de abordaje	9
	5. Evolución del concepto	14
	6. Elementos del abordaje	15
CAPITULO	II.- "CLASIFICACION DE LOS ABORDAJES"	22
	1. Abordaje culpable	23
	a) Abordaje por culpa concu- rrente	25
	b) Abordaje por culpa unila- teral	31
	2. Abordaje fortuito	31
	3. Abordaje dudoso	33
	4. Casos especiales de abordaje	36
	a) El abordaje en el momento de la botadura	36
	b) El abordaje en los puer- tos	38
	c) El abordaje en los cana- les / pasos estrechos	40
	d) El abordaje en casos de - remolque	46
	e) El abordaje en casos de - remolque transporte	48
	f) El abordaje en casos de - remolque locación	49
	g) El abordaje en casos de - buques equipados con ins- talaciones de radar	50

M-0045 060

CAPITULO III.- "LA REGULACION INTERNACIONAL DEL ABORDAJE"	58
1. El Convenio de Bruselas de - 1910, para la Unificación de Ciertas Reglas en la Materia de Abordaje	57
2. Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar	59
3. Tratados de Montevideo de -- 1889 y 1940	62
4. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas -- Reglas relativas a la competencia Civil en Materia de - Abordaje	64
5. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas -- Reglas relativas a la competencia Penal en Materia de - Abordaje	65
6. La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar	66
7. Código de señales Marítimas, Radiotelegráficas y Radiotelefónicas	73
a) Luces y marcas	77
b) Luces de noche o visibilidad limitada	77
c) Marcas	78
d) Señales acústicas	78
e) Rumbo y gobierno	79
f) Señales acústicas para buques a la vista uno de otro	80
g) Recomendaciones sobre el - uso del radar	80
CAPITULO IV.- "REGLAMENTACION NACIONAL SOBRE EL ABORDAJE"	82
1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	92
2. Código Penal para el Distrito	

	Federal	93
3.	Código Civil para el Distrito Federal	93
4.	Ley de Navegación y Comercio- Marítimo	93
5.	Ley de Vías Generales de Comu- nicación	93

CONCLUSIONES	97
--------------------	----

BIBLIOGRAFIA	102
--------------------	-----

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

Una de las ramas del Derecho Marítimo, llena de controversias y pugnas de los factores que intervienen en la navegación primeramente por la inseguridad en la navegación, y posteriormente con la intensificación del tráfico marítimo, trajo como una de sus muchas consecuencias; el aumento de los accidentes marítimos, en especial la colisión entre buques, por ello desde las primeras épocas se ha tratado de reglamentar, los usos y costumbres, para prevenir tales accidentes, así como para regular las responsabilidades que se deriven de los mismos.

El término abordaje, indica el choque o colisión entre buques, se ha discutido mucho, si dicho término encierra realmente la idea de choque; tal y como es concebido en la actualidad ya que en épocas pasadas, dicho término era utilizado para designar el acto por el cual un buque con fines bélicos, embestía a otro, la idea o principio que nos interesa, para nuestro trabajo es el acto mismo del choque o colisión, y las consecuencias jurídicas que trae consigo.

En la elaboración del presente trabajo, tratamos de seguir un orden lógico, para tener las bases necesarias que tal conocimiento supone. Así que lo hemos dividido en cuatro capítulos; en el primer capítulo establecemos a grandes rasgos el concepto de buque, ya que todo lo que se refiere a la navegación está esencialmente ligado a éste; la legislación internacional sobre el concepto de abordaje y elementos de éste.

En el segundo capítulo, primeramente establecemos la clasificación de los abordajes, posteriormente se analizan algunos tipos especiales de colisiones marítimas, que presentan características y problemáticas especiales por lo que, en este capítulo hemos incluido numerosos fallos jurisprudenciales, para una mayor ilustración.

La razón de estas inclusiones es que siendo un estudio de situaciones prácticas, las resoluciones y apreciaciones de casos concretos emitidos por diferentes tribunales marítimos del

mundo, son de suma importancia, para así poder apreciar, las - normas internacionales y las normas locales que se han aplica- do, para llegar a dirimir el conflicto que se suscita, cuando- ocurre una colisión entre buques.

En el tercer capítulo, se enumeran, las más importantes - convenciones internacionales, que han dado origen a diferentes convenios internacionales para prevenir los abordajes y deli- mitar la responsabilidad en que incurren las partes, cuando se suscita un accidente.

En el cuarto capítulo, hacemos un análisis histórico na- cional, de las leyes que han regulado el abordaje en nuestro - país, hasta las normas jurídicas que actualmente lo rigen, y - las acciones civiles y penales que se derivan de dicho acciden- te.

CAPITULO I

"EL ABORDAJE"

1. EL BUQUE.

El primer concepto que en nuestra opinión debe quedar establecido con toda claridad y precisión antes de entrar en nuestro tema, es el concepto de buque. Se ha dicho que el buque ocupa un puesto en esta materia, porque es una expresión o síntesis de los intereses de las distintas personas vinculadas a la expedición marítima. Una vez definido éste puede intentarse la sistematización de la ciencia que tiene por objeto el derecho de la navegación.

Todas las instituciones, sean el sujeto, el objeto, o las fuentes contractuales de las relaciones jurídicas referentes a la navegación, se vinculan esencialmente al buque. Cuando nos referimos al propietario, armador, fletante, fletador, capitán tripulación, es siempre en función del buque, así como los distintos contratos de su utilización en sus diversas formas; locación, fletamento, transporte, remolque, asistencia, salvamento; o los distintos hechos o actos jurídicos como el abordaje, el naufragio, arribada forzosa, siempre suponen al buque, como condición de la institución.

Por eso puede decirse que al definirlo, se precisa la esfera de aplicación de las normas referentes a la navegación y se determinan los confines de la materia.

En el nuevo Digesto Italiano, destacaba que hay una serie de instituciones para cuya aplicación es imprescindible conocer la noción de buque y que "cuando encontremos un concepto que comprenda literal y lógicamente todas las normas marítimas tendremos aquel idóneo para constituir el principio general de navegación". (1)

En realidad podemos decir que el concepto buque aparece -- como una condición expresa o tácita del funcionamiento de la -

mayoría por no decir de todas, las normas referentes al derecho de la navegación. Para que se apliquen las disposiciones legales sobre transporte, fletamento, capitán, averías, embargo, abordajes, asistencia y salvamento, abandono, seguro, le es necesario que se admita que la embarcación es un buque, y así tenemos que cuando los tribunales no han considerado comotal a ciertas construcciones, el caso que deberían juzgar ha sido apreciado a través de las normas del derecho común, en vez de las específicas del derecho de la navegación. (2)

2. CONCEPTOS Y DEFINICION.

En el diccionario de la Real Academia Española, encontramos la definición de buque: "Buque es un barco con cubierta -- que por su tamaño, solides y fuerza es adecuado para la navegación o empresas marítimas de importancia".

Esta definición se refiere al buque desde el punto de vista material ya que solamente toma en cuenta su forma de construcción y que por el material usado en su construcción sea capaz de navegar.

El diccionario de legislación y jurisprudencia de Escriche aplicable al derecho de España y América, vigente en el año de 1905, señala "Buque es todo género de embarcación, considerando el casco por sí solo". Y nos remite a modo de ampliación a ver lo que se entiende por nave, "Nave o navío se toma generalmente por toda embarcación capaz de navegar en alta mar".

En tal definición encontramos que se refiere al casco y -- que debe ser capaz de navegar en alta mar, pero no hace mención a otros elementos que formen parte del buque, en sí, o -- atendiendo al objeto para el cual se destina. Además ambas definiciones no hacen distinción alguna, y mencionan en forma genérica a toda embarcación. (3)

Etimológicamente la palabra buque deriva del celta "buc", -- cuyo significado es magnitud, tamaño; habiendose aceptado en -- términos generales que ello representa capacidad interna, hueco, siendo en este sentido como lo consideran las Ordenanzas --

de Bilbao, que indican: "Las gabarras y barcos que hayan de -- ocuparse de llevar o traer mercaderías en esta ría, hayan de -- tener por lo menos el buque, medidas y marcas que previene la -- Ordenanza de esta noble Villa". (4)

Pipia señala: "Buque es toda construcción apta para soste-- nerse y transportarse sobre las aguas, o dentro de ellas, per-- sonas o cosas", Melo apunta: "Buque, es toda construcción ca-- paz de sostenerse en el agua susceptible de gobierno, impul-- sión, maniobra y dirección esencialmente dedicada al comercio-- marítimo". (5)

De ambas definiciones, nos parece más apropiada la palabra "apta" usada por Pipia, que "capaz" usada por Melo, porque la capacidad parece mejor referida a las personas. Pipia hace referencia al submarino cuando en su definición señala "para sos-- tenerse en el agua o dentro de ella", Melo no hace ninguna re-- ferencia en este sentido, pero se refiere al gobierno y a la -- impulsión, factores que son indispensables dentro de la nave-- gación, todo esto debe estar destinado al transporte de per-- sonas o cosas.

De esta última definición donde Melo señala "esencialmente dedicadas al comercio lucrativo", quedan excluidas gran parte de las normas de Derecho Marítimo, por lo que hace a las uni-- dades de guerra y las embarcaciones de estado, que prestan -- servicios públicos.

La conclusión antes apuntada se encuentra basada, en la -- definición que de buque se dio en el Congreso de 1892: "Buque, es la embarcación de cualquier naturaleza, que efectúa navega-- ción marítima y es de "propiedad privada", siendo por este úl-- timo punto, que se deben considerar excluidos los buques del -- Estado". (6)

El convenio de Bruselas de 1924, en lo que respecta al co-- nocimiento de embarque, establece. "Buque, significa cualquier embarcación destinada al transporte por mar de mercaderías".

Esta definición, aplica al concepto la idea de comercio , al respecto Bosch indica: "Buque, navio, nave, embarcación, -

barco es un vaso o recipiente que flota, y dirigido o impulsado por un artefacto interno o externo, es apto para transportar por el agua personas o cosas en actividades comerciales o industriales". (7)

El buque debe presentar por lo menos dos características: - Navegabilidad e impulsión. En relación con la navegabilidad, señala que los diques, grúas flotantes, dragas, objetos que flotan, pero no se trasladan de un lugar a otro en forma regular, es decir no navegan, no pueden considerarse buques; por lo que hace a la impulsión, manifiesta que las construcciones navales que carecen de autonomía en sus movimientos, tampoco pueden considerarse como buques.

Bosch concluye diciendo que el buque, es un ente completo formado además del casco, por los elementos unidos a él, como son el motor, los aparejos y los instrumentos necesarios para la navegación.

Hernández Yzal, en su tratado de Derecho Marítimo no realiza un análisis sobre el concepto de buque, y se limita a enunciar que buques son, "no solamente las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o de altura, sino también los diques flotantes, destinados o susceptibles de serlo a ser vicio de la industria y del comercio marítimo y fluvial". (8)

Brunetti utiliza el término "nave" en vez de buque, y señala que el concepto es fundamentalmente técnico, mientras que el de nave destinada a expediciones marítimas es jurídico, señalando al respecto:

Para que exista una nave, se requieren los siguientes elementos:

- 1.- Un cuerpo flotante que de un modo permanente esté destinado a sostenerse en el agua.
- 2.- Dicho cuerpo flotante, debe presentar dos características que son; capacidad y desplazamiento, es decir debe ser capaz de trasladarse de un lugar a otro por una superficie líquida.

- 3.- Debe poseer la posibilidad de libre movimiento, ya sea con medios propios o ajenos.
- 4.- Debe ser apta para el transporte de cosas o personas.

Brunetti afirma que todas son naves, no importando que no se dediquen al tráfico comercial o sean de menor porte, que -- sólo existen diversos tipos y categorías, indicándonos que las categorías más comunes son:

- 1.- "Naves propiamente dichas", que son las aptas para navegar en el mar, dotadas de acta de nacionalidad, de rol de tripulación.
- 2.- "Naves menores", que son de porte más pequeño y que -- generalmente navegan en los ríos y aguas lacustres, y que también están dotadas de acta de nacionalidad y de rol de tripulación.

Dicha distinción estriba en que ciertas reglamentaciones -- jurídicas son aplicables a las primeras y no así a las segundas.

Farina establece que en general las legislaciones marítimas suelen relacionar el concepto de buque, con el tipo de navegación que realiza: o sean buques marítimos o buques fluviales, y señala que el primero de los tipos debe satisfacer dos condiciones: aptitud para navegar y afectación a un servicio marítimo. Sin embargo creemos, que esta distinción no es muy -- correcta, ya que legislaciones de importancia como son la inglesa y la norteamericana, la desechan. (9)

El Maestro Cervantes Ahumada, establece que el concepto de buque es esencialmente jurídico y no material; basa tal afirmación en el hecho de que una misma embarcación puede ser o no buque, atendiendo al destino que se le dé, y cita como ejemplo el caso de que a un yate, que se considera una embarcación de recreo, se le destina al tráfico comercial marítimo, ésta adquirirá la categoría de buque.

Añade que la expresión buque debe llevar siempre aparejado

el calificativo de mercante, pues el tráfico comercial, es el que le dà tal carácter, basado en dichos principios indica que "buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación - en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo". (10)

Scialoja señala que buque en sentido genérico "es toda embarcación apta para trasladarse de un lugar a otro mediante -- cualquier medio de propulsión o tracción y destinada normalmente al servicio de la navegación". (11)

Es importante resaltar que dicho autor en su definición -- establece el requisito de que el buque debe servir para el --- transporte, existen embarcaciones como son los remolcadores y otros destinados al servicio de puertos, que si deben considerarse como buques.

3. LEGISLACION INTERNACIONAL.

En la legislación italiana no existe una definición jurídica de buque. Existen conceptos que hacen alusión a la finalidad o al uso a que se destina el buque o a la embarcación.

El artículo 136 del Código de Navegación dice: "Por buque se entiende cualquier construcción destinada al transporte por agua, también como remolque, de pesca, de recreo o para otro fin". En el mismo artículo se clasifica a los buques en la siguiente forma: 1) mayores y 2) menores.

Son mayores los buques de altura; son menores los buques - costeros, los del servicio marítimo de los puertos y las embarcaciones destinadas a la navegación interna. (12)

En la legislación francesa no encontramos una definición jurídica del buque, si acaso conceptos que hacen referencia al aspecto material o técnico como el que nos da Ripert: "El buque es una máquina flotante destinada a la navegación. Su calidad depende pues de su destino, y éste impone su estructura. Debe tener cierta forma susceptible de resistir los peligros -

del mar y de permitir su utilización". (13)

En la legislación española, existen conceptos jurídicos -- que hacen en su mayoría alusión a la aptitud para navegar y a otros aspectos técnicos que no engendran nociones jurídicas.

Existe un concepto jurídico que tiene validez plena para -- los efectos del Código de Comercio, según lo establece expresa-- mente el reglamento del Registro Mercante Español. Se conside-- rarán buques no sólo las embarcaciones destinadas a la navega-- ción de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, -- pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante-- destinado al servicio de la industria o comercio marítimo.

Con arreglo a la Ley de Hipoteca Naval también tienen con-- sideraciones de buque, las dragas y gánguiles. El buque es un-- conjunto orgánico de cosas destinadas a un sólo fin, integrado -- por un casco, aparatos de propulsión, de carga y descarga, me-- canismos auxiliares; aparejos, pertrechos y equipos diversos. -- Todo este conjunto en relación íntima, se encuentra destinado -- a la navegación y explotación del buque. (14)

El Código de Comercio alemán considera buque sólo las "em-- barcaciones destinadas a lucrar, mediante navegación en el mar -- cualquiera que sea su objeto; pesca, asistencia, salvamento o -- recuperación de naves en peligro y comercio". (15)

La legislación inglesa define al buque como: "Toda embar-- cación utilizada para la navegación y que no sea movida por -- remos". (16)

El Código de Comercio Griego de 1910 define al buque como: -- "Cualquier casco flotante que tenga un tonelaje superior a --- diez toneladas y sea aplicado al transporte, pesca, remolque o -- cualquier otro servicio en el cual se obtenga un lucro". (17)

El Código Holandés, conceptúa a las naves, "como las cons-- trucciones de cualquier forma y naturaleza, aptas para moverse -- sobre las aguas, precisando respecto de la navegación interna,

que las naves marítimas, son aquéllas empleadas o destinadas a la navegación sobre el mar".

De las anteriores definiciones se desprende la no existencia de un concepto uniforme; finalmente, en nuestra nueva Ley de la Navegación y Comercio Marítimo, el buque mercante es un conjunto orgánico, una universalidad de hecho, que al encontrarse regulado por el derecho, se identifica como una entidad jurídica, es básica para la empresa naviera, destinada por ende al transporte marítimo de personas o cosas de un puerto a otro.

En nuestra legislación no encontramos un concepto preciso de buque mercante, algunos criterios diferencian a los buques mercantes de las demás embarcaciones, señalando que no son buques aquéllos que no están destinados para la navegación, lo cual tiene cierto grado de incertidumbre toda vez que la aptitud para navegar en sentido genérico, puede tenerla cualquier embarcación.

El Maestro Rivera Farber, señala la inmensa necesidad de - que la propia Ley contenga una definición de buque, planteando igualmente algunos de los muchos problemas que se presentan -- con tal omisión, tales como si los diques flotantes, chalanas, dragas, están comprendidos dentro de los objetos señalados por el artículo 10., de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. - Para satisfacer esas necesidades apunta como características -- de una definición las siguientes:

- a) La navegabilidad de una construcción flotante.
- b) Su afectación a la navegación marítima y;
- c) Su estimación al tráfico marítimo.

Para llegar a la definición, primeramente expondremos las características del buque, que consideramos imprescindibles -- desde el punto de vista jurídico y referido perfectamente a -- nuestra Ley.

1a. Que sea una construcción flotante, y en el caso de sumergirse, nuevamente por sí sola pueda emerger.

2a. Que sea capaz de deslizarse por sí sola.

3a. Que sea destinada al tráfico marítimo, pues solo teniendo esta calidad de mercante, puede considerarse fortuna de mar, es decir que permita el transporte de mercancías y personas.

Quedando así excluidos de la aplicación de la Ley, los yates y los barcos de guerra, los que por su destino no pueden constituir fortuna de mar. Es pertinente hacer notar que por tráfico entendemos, no sólo el comercio, la prestación de un servicio para el transporte de cosas o personas, sino también la pesca.

Por lo tanto buque es: "Aquella construcción flotante o la que pudiendo sumergirse emerge nuevamente por ser esa su naturaleza, capaz de navegar en alta mar, desplazándose por sí sola, destinada al tráfico marítimo".

La definición dada, no se refiere únicamente a las construcciones flotantes, sino también a las que pueden navegar estando sumergidas. Es decir se hace mención a los submarinos, y aunque ciertamente por el momento forman parte del ejército, quizás en un futuro puedan ser destinadas al tráfico marítimo.

4. DEFINICION DE ABORDAJE.

Hemos tratado hasta el momento de establecer en forma sucinta el concepto de buque, puesto que como fue manifestado al principiar el presente trabajo, consideramos que para realizar el análisis de éste, es necesario tener una idea clara y precisa del concepto de buque, al que aplicaremos todo lo relativo al abordaje, creemos que las breves bases que fijamos en los incisos anteriores, son suficientes para dar principio, al análisis del tema que hemos escogido de entre la gama complejísima que nos presenta el Derecho Marítimo, vamos pues a enfocar nuestro trabajo hacia la figura marítima del "abordaje".

La intensificación del tráfico marítimo trajo como una de sus muchas consecuencias el del choque entre buques, hecho que dio lugar a una fuente interminable de controversias, por las-

responsabilidades que se derivan del mismo.

Aunque existen reglas precisas de ordenamientos, por haber sido usos de carácter consuetudinario, por que habiendo sido escritas en su caso se han perdido en el transcurso de los años, desde los tiempos más remotos se ha reglamentado el abordaje, como en el Código de Hamurabi, cuerpo legislativo más antiguo que se conoce (2100 A.C.), que contiene preceptos sobre construcciones de navios, fletamento, ajuste, averías y abordajes; y el Código de Manú, que en su libro 80., contiene preceptos relativos a la navegación

Del Derecho Romano conocemos reglas referentes a la responsabilidad que se deriva del abordaje. Estas se basaban en el principio de culpa, "la responsabilidad de la nave culpable, es plena e incondicional en el derecho romano". (19)

La Ley Pseudo Rhodia, fijaba la responsabilidad que recaía en la nave en movimiento, que embestia a otra nave que se encontraba fondeada, en los casos de abordaje fortuito o fuerza mayor, cada propietario, soportaba sus daños. La legislación marítima de la Edad Media y la de la Epoca Moderna, han seguido más o menos los principios del derecho romano, regulando el abordaje en general sólo en su aspecto de responsabilidad.

Es hasta el siglo XIX, cuando se regula el abordaje con un criterio más amplio, es decir, se regula no sólo la responsabilidad que se deriva del mismo, sino también aspectos técnicos y preventivos.

Se han usado como sinónimos, las expresiones "choque" y "abordaje", por choque se entendía antiguamente, cuando un navio embestia a otro, y por abordaje, el acto voluntario de acercarse un navio a otro para permitir el paso de su tripulación para efectos de vencer a la tripulación enemiga, como una maniobra de combate.

La tendencia actual de la doctrina es la de emplear únicamente el término "abordaje", para calificar el choque o colisión entre buques.

Es importante señalar que en el Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940, solamente se emplea la palabra abordaje. En nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, el abordaje no es definido, su significado es -- etimológico y gramatical.

Ripert define el abordaje como, "el choque de dos buques -- es decir, de dos embarcaciones que navegan o son susceptibles de navegar". (20)

No es necesario establecer que el abordaje ocurra entre -- buques susceptibles de navegar, esta condición va implícita en en el término "buque", si no es susceptible de navegar no tiene carácter de buque, y por lo tanto no será abordaje, como -- sería un choque con restos náuticos.

Tampoco es necesario que ocurra en el curso de la navegación, porque podría interpretarse como que quedan excluidos -- los producidos entre buque fondeado y otro que navega lo que -- sería injusto, al emplearse en estas dos definiciones la palabra "choque", puede interpretarse, que fuese condición fundamental el concepto material, cuando la técnica jurídica moderna ha suprimido este requisito.

El Dr. Claucellas dice: "Abordaje es el acontecimiento náutico a consecuencia del cual, uno o más buques sea por falta -- de ejecución de algunas maniobras, en violación de lo dispuesto en los reglamentos, usos y prácticas de la navegación o por cualquier otra circunstancia análoga, causa daño a uno o más -- buques, a sus cargamentos o a las personas que están a bordo, -- cualquiera que fuesen las aguas en que este acontecimiento tenga lugar". (21)

Hernández Ysal, en su obra de Derecho Marítimo afirma "El -- abordaje, es el choque entre dos o más buques", y añade que -- "la semántica del vocablo choque ya implica un quantum de violación que diferencia al abordaje del simple roce". (22)

Para este tratadista los buques que se abordan, deben estar -- inicialmente separados, es decir no debe existir un nexo --

físico entre ambos antes del choque, sin embargo, apunta que - existe una discordancia entre el concepto jurídico y el técnico, puesto que técnicamente hablando el choque que se produce entre remolcador y remolcado, es abordaje.

Considera también que debe existir contacto efectivo entre los buques para que pueda hablarse de abordaje, y afirma que - no debe considerarse como tal a "las averías causadas a un buque por el aguaje de otro, que maniobra en sus inmediaciones". (23)

Bosch nos dice que para que se de el abordaje, el contacto material entre los buques es un requisito esencial y ofrece -- algunos conceptos legales, "algunos códigos como el francés, - restringe al choque entre dos buques, debido a caso fortuito o a falsa maniobra en alta mar, o en los puertos y canales, donde las aguas son saladas, y dentro de ciertos límites a la mar dejando los demás casos bajo el imperio de la legislación civil".

Por otra parte hace mención, que las legislaciones como la italiana, la belga y la alemana, aceptan un concepto de abordaje mucho más amplio, y lo definen como: "la colisión entre dos o más buques, sin tomar en consideración el tamaño ni el tipo de navegación, o el lugar en que se produce, y conceptuándolo como cualquier choque que ocurra en alta mar, puertos, rías, rios o aguas lacustres". (24)

Para el maestro Cervantes Ahumada, "abordaje es la colisión de uno o más buques, puede ser directo o indirecto. Será directo cuando un buque choque con otro sin intermedio de un tercero, e indirecto cuando ese tercero impulsado por otro buque, produzca colisión ". (25)

Lord Chorley menciona, que un abordaje entre dos buques -- normalmente implica lo que técnicamente es denominado un - -- "tort", es decir, un acto u omisión ilícito de alguna persona responsable. Abordaje es el choque producido por impulso propio o extraño, entre dos o más buques independientes entre sí, surtos o navegando. (26)

El abordaje ocurre en distintas circunstancias, lo frecuente es que suceda durante la navegación, o las maniobras en el puerto. Pueden sufrir abordaje, también los buques fondeados, y aún el buque varado, pero no es abordaje la colisión de buques unidos en un tren de remolque.

Daniel Danjón nos señala, que en Italia la denominación -- corriente de abordaje es "urto", que significa choque, encuentro, tropiezo, pero la palabra abordaje tiene su traducción -- literal en "arrembaggio", es el choque de dos buques, es decir de dos embarcaciones que navegan o son susceptibles de navegar de esta definición se dice que no existe abordaje al tener lugar el choque contra un cuerpo fijo, como lo es un escollo, un muelle, un dique, o un cuerpo flotante, pero no susceptible de navegar, como lo es un iceberg, un banco de hielo, pero el -- abordaje existe desde el momento en que un buque choca en su -- marcha, con otra embarcación apta para navegar, aunque en el -- momento del choque la otra embarcación permaneciera inmóvil, -- de una manera provisional, pero no definitiva. (27)

Fariña, en relación con el abordaje, cita el artículo 13 -- de la Convención de Bruselas sobre abordajes, dicho artículo -- considera un caso de avería particular o daño producido a un -- buque por cualquier cuerpo navegable, y nos dice que esta es -- la noción que predomina en la doctrina. Y en la legislación -- anglosajona, "la colisión", es causa generadora de un daño, -- para su sanción hay normas y competencia judicial especiales.

En la totalidad de las legislaciones latinoamericanas, el -- término abordaje, tiene un sentido menos amplio que el de "co- -- lision", o sea que abordaje; "es el choque o contacto violento -- y brusco entre dos buques". Dicho tratadista termina diciéndo- -- nos, que para que exista abordaje, es preciso que el contacto -- sea directo; o sea que no se lleve a cabo por medio de cuerpos -- extraños a los buques que lo sufren. (28)

En nuestro concepto no es necesario que haya contacto ma- -- terial entre dos buques o más, para que se configure en sí el -- abordaje, porque como en anteriores definiciones, para que se- -- de el abordaje, debe haber contacto material; pero en el caso -- de que un buque al navegar, y con el movimiento de sus hélices

forma un oleaje, y con este movimiento se daña a otro buque, - es decir que dicho movimiento ocasiona que el buque sea proyectado, ocasionándose con esto un daño, aunque no exista contacto material, pero el daño es ocasionado, por lo que la figura-jurídica del abordaje se configura.

Desde nuestro punto de vista, abordaje es la colisión o -- choque que se produce entre dos o más buques, o entre un buque y un objeto flotante no importando en que aguas se produzca dicho choque o colisión.

5. EVOLUCION DEL CONCEPTO.

Desde los tiempos más remotos, se ha venido rigiendo el --- abordaje, primeramente ha sido regulado por reglas de carácter consuetudinario, de las escritas se tiene poco conocimiento.

En las primeras recopilaciones el abordaje no se regla por normas especiales, sino que se le aplicaban los principios generales sobre responsabilidad, esto es todo derecho mediterráneo, repite los conceptos del Derecho Romano, es decir se basaban en el principio de culpa.

Los Roles de Olerón, que resumen el Derecho Oceánico de la Edad Media, son los primeros que se apartan del derecho común. El derecho contenido en los Roles de Olerón es el mismo derecho germanico que recibió en Flandes el nombre de "Leyes de -- Damme", y en el norte tomó el nombre de "Leyes de Wisby". Desde entonces hacen lo mismo casi todos los Códigos excepto el - de España de 1872 y el de Japón de 1911, en ellos no existen - normas sobre responsabilidad por daños causados por abordaje.

Hasta fines del siglo XIX, casi todas las legislaciones, - hablan reglamentado y fijado sus conceptos e ideas sobre el -- choque náutico, unas con mayor acierto que otras, pero todas - ellas, en un momento de conflicto, trataron de hacer prevale-- cer sus ideas y sus normas.

Esta posición trajo como consecuencia una situación caótica, pues los litigios entablados por diferencias derivadas de los abordajes se hacían interminables y rara vez se llegaba a una solución acertada, dados los conflictos de leyes que se planteaban.

Los gobiernos, los armadores y comerciantes, que utilizaban los transportes marítimos se percataron de tal situación y tendieron a unificar internacionalmente normas referentes a esta materia, con la celebración de conferencias internacionales y la adopción de reglamentos y convenios de aplicación internacional, se llegó a unificar hasta cierto punto, la diversidad de criterios existentes sobre abordaje y sus consecuencias.

Así por medio de convenciones internacionales se elaboraron reglamentos y convenios internacionales; como la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, llevada a cabo en la Ciudad de Londres en los años de 1929, 1948, 1952, 1960, 1972, 1974; el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordajes y otros acaecimientos de la navegación, así como las reglas relativas a la competencia civil, ambos firmados en la Ciudad de Bruselas el día 10 de mayo de 1952; el Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el día 23 de septiembre de 1910. Se han llegado a unificar hasta cierto punto, los distintos criterios existentes sobre abordaje, a través del Convenio SOLAS de 1974 y el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972.

6. ELEMENTOS DEL ABORDAJE.

Los elementos que caracterizan al abordaje son dos: En primer lugar que ocurra un encuentro de dos buques o más, es decir que haya un choque entre dos o más buques y la necesidad de que haya un contacto material entre dichos buques.

En esta situación se plantea la duda, de si debe exigirse contacto material entre las embarcaciones o si basta una rela-

ción de causalidad y además si los daños deben considerarse o no, por ser resultantes del acto mismo.

El término "choque", significa literalmente encuentro violento de una cosa con otra, supone una colisión o encuentro material y efectivo.

No se considera abordaje en el sentido técnico de la palabra, cuando un buque pasa cerca de otro y por el movimiento de las aguas ocasiona el primero con el movimiento de sus hélices daña al segundo, en este caso no existe el contacto material y por ello no se considera que haya abordaje.

Ripert considera errónea esta tendencia restrictiva, diciendo que no hay ninguna razón que justifique la necesidad de que los buques entren en contacto material es decir, que haya habido entre ellos un encontronazo, y al efecto señala: "La maniobra ejecutada por uno de los buques sea al navegar muy cerca del otro y que por el movimiento de las hélices ocasione una succión capaz de afectar a la navegación del otro buque y producirle por ese motivo, un daño, debe ser juzgado con el mismo criterio y de acuerdo con los mismos principios que rigen para el abordaje".--(29)

En contra de la tendencia doctrinaria que estipula que para que se configure el abordaje debe haber forzosamente contacto material entre los buques, se ha reaccionado manifestándose; los daños tanto a la carga como a las personas que se encuentran abordo del buque dañado, que sean causados por la imprudencia del buque culpable, éste deberá responder por dichos daños, aunque no haya habido contacto material entre ambos buques.

La Convención de Bruselas de 1910 consagra este principio y en su artículo 13 establece, que las disposiciones que procedan serán aplicadas a la reparación de daños, que un buque cause a otro ya sea por la ejecución de una maniobra u omisión de ella, aunque no haya habido abordaje.

En consecuencia para la aplicación de las disposiciones relativas a la reparación de los daños causados, el término

abordaje no presupone que necesariamente haya un contacto material entre las naves, sino que la ejecución u omisión de una maniobra de un buque ocasione un daño, para que el buque dañado exija del buque infractor, el pago de los daños causados a la carga, a las personas que se encuentren abordo de éste, y por ende sean aplicadas las normas que regulan al abordaje.

El segundo requisito exigido para que exista abordaje, es que la colisión ocurra entre "buques", es decir, entre aquellas construcciones que tengan el carácter jurídico de "buques".

Se ha sostenido que para que haya abordaje es necesario que los buques sean de mar, o sean dedicados a la navegación marítima, con exclusión de los afectados a la navegación fluvial, o cuando menos, uno de los buques sea un navío de mar.

Este requisito ha sido consagrado por la Convención de Bruselas de 1910, en su artículo 10., cuya disposición pone fin a una controversia que existía en la doctrina sobre la determinación del carácter marítimo de la colisión, resolviéndose que se considerará como abordaje marítimo, cualquiera que sean las aguas en que se haya producido con tal que sea entre buques de navegación marítima, o entre estos y embarcaciones de navegación interior.

El tratado de Montevideo estipula igualmente, que no debe hacerse distinción acerca de las aguas en que el abordaje haya tenido lugar y consagra el principio de que las disposiciones sobre abordaje, no solamente se aplicarán a los buques de mar, sino también a los afectados a la navegación fluvial y lacustre.

No es ya necesario entonces que sean dos naves, una pueda ser propiedad mueble o inmueble, para que se apliquen las normas sobre abordaje, ni tampoco que haya contacto material; el Tratado de Montevideo de 1940 dispone que "las disposiciones sobre abordaje se extienden a la colisión entre buques y cualquier propiedad mueble o inmueble, y a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de un buque por la proximidad del otro, aún cuando no existe contacto material". (30)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su capítulo IV, "del auxilio, del salvamento y de los naufragios", -- artículo 87, dispone: "en caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre estos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños -- causados a los buques, a las cosas o las personas, que se encuentran a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar". (31)

Nuestra Ley no nos indica, si para las indemnizaciones por los daños causados es necesario que haya contacto material entre buques, o simplemente el buque sea dañado sin que exista -- contacto material, y nos remite a la regulación de las normas -- internacionales, es decir el abordaje en nuestra legislación -- es regido por los conceptos consagrados en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972.

BIBLIOGRAFIA.

TEMA I.

- 1.- Derecho de la Navegación.
Ray José Domingo.
Abeledo-Perrot.
Buenos Aires. 1964. págs. 185,186.
- 2.- Idem. pág. 186.
- 3.- Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia.
Esgriche Joaquin.
Garnier Hermanos Libreros Editores.
Paris 1903. págs. 393, 1333.
- 4.- Manual de Derecho de la Navegación.
González Lebrero Rodolfo.
Ediciones de Palma.
Buenos Aires. 1964. págs. 21,76.
- 5.- Idem. pág. 176.
- 6.- Derecho de la Navegación. Tomo I.
Diez Mieras Alberto.
Librería "Ciencias Económicas Buenos Aires".
Buenos Aires. pág. 73.
- 7.- Derecho de la Navegación.
Bosch Felipe.
Ediciones L. y S.
Buenos Aires. 1951. pág. 15.
- 8.- Derecho Marítimo I.
Izal Santiago.
Ediciones Cadi.
Barcelona 1968. pág. 10.
- 9.- Derecho Comercial Marítimo. Tomo I.
Fariña Francisco.
Ediciones Bosch.
Barcelona 1955. pág. 77.

- 10.- Derecho Marítimo.
Cervantes Ahumada Raúl.
Ediciones Herrero.
México 1970. pág. 214.
- 11.- Sistema del Derecho de la Navegación.
Scioloja Antonio.
Ediciones Bosch.
Buenos Aires. 1950. pág. 102.
- 12.- Compendio de Derecho de la Navegación.
Scioloja Antonio.
Ediciones Bosch.
Buenos Aires. 1950. pág. 102.
- 13.- Fariña Francisco. Op. cit. pág. 80.
- 14.- Ripert Jorge. Op. cit. pág. 37.
- 15.- Idem. pág. 37.
- 16.- Idem. pág. 38.
- 17.- Derecho Marítimo Privado. Tomo I.
Brunetti Antonio.
Ediciones Bosch.
Barcelona 1950. pág. 25.
- 18.- Idem. pág. 180.
- 19.- Idem. pág. 180.
- 20.- Ripert Jorge. Op. cit. pág. 38.
- 21.- Derecho Marítimo.
Chorley Lord.
Editorial Bosch.
Barcelona España 1960. pág. 189.
- 22.- Hernández Izal Santiago. Op. cit. pág. 173.
- 23.- Idem. pág. 173.
- 24.- Chorley Lord. Op. cit. pág. 189.
- 25.- Cervantes Ahumada Raúl. Op. cit. pág. 215.

- 26.- Chorley Lord. Op. cit. pàg. 189.
- 27.- Tratado de Derecho Maritimo. Vol. IV.
Danjón Daniel.
Editorial Reus, S.A.
Madrid. pàg. 234.
- 28.- Farina Francisco. Op. cit. pàg. 82.
- 29.- Derecho de la Navegación. Apuntes Tomo II.
Gómez Francia Lydia.
Ediciones Castillo.
Santa Fe. 1964. pàg. 134.
- 30.- Tratado de Montevideo 1940.
- 31.- Código de Comercio. "Ley de Navegación y Comercio Marítimo"
Editorial Porrúa.
México, D.F., 1980. pàg. 476.

CAPITULO II

"CLASIFICACION DE LOS ABORDAJES"

El abordaje es un hecho ilícito del cual puede resultar un daño. La causa puede ser un caso fortuito o fuerza mayor, o la culpa de uno o de ambos.

La legislación internacional distingue tres clases de abordajes: Fortuito, Culpable y Dudoso.

No siempre ha existido esta distinción, en el Derecho Romano se conocían únicamente dos clases de abordajes: El culpable y el fortuito. Si el buque como consecuencia de una mala maniobra o por una falta imputable a su tripulación ocasionaba un daño a otro buque, el propietario de éste podía ejercer la "acti legis aquiliae", contra el autor de la falta; pero si el accidente era producido por fuerza mayor, el dañado no podía ejercer acción alguna en justicia.

Este sistema del Derecho Romano fue reproducido en el Consulado del Mar, el cual disponía que en caso de abordaje fortuito cada buque debía soportar su daño; y en caso de abordaje culpable, el autor de la falta estaba obligado a soportar los daños de ambos buques.

No obstante la sencillez de este sistema, en Europa prevalecían las costumbres de los países del Norte, estableciéndose en los Roles de Olerón, que los daños sufridos por los buques en los abordajes, debían ser soportados por mitades entre los buques, combaciándose así un concepto de mutualidad o de asociación.

Este sistema fue combatido por Emerigón, quien inspirado en las normas del Derecho Romano distinguió, ya no dos, sino tres especies de abordajes; el fortuito, el culpable y el dudoso. La doctrina de Emerigón fue poco a poco, adoptada por la -

mayoría de los legisladores, habiendo sido incorporado al Código Francés en el artículo 407 donde se establecen las tres clases de abordaje.

En la República Argentina el Código de Comercio sancionado para la provincia de Buenos Aires en 1859, y convertida en Ley para todo el país en 1862, establecía la distinción entre las tres clases de abordaje. En la Reforma de 1889 se mantuvo la clásica división salvo algunas modificaciones en la redacción, quedando como actualmente están redactados los artículos 1261 a 1264. (1)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio marítimo en su capítulo IV del Libro Primero, no hace distinción de cuantas clases de abordaje existen, en su artículo 87 indica como se regularán las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentran a bordo, diciéndonos que se regularán conforme a las normas internacionales y lo dispuesto por las leyes y reglamentos.

En nuestra legislación no existe precepto alguno que señale cuantos tipos de abordaje existen ya que ni la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ni el Reglamento para evitar abordajes en el mar indican cuantos tipos de abordaje serán regulados por nuestras leyes, y cuando existe un conflicto éste se resuelve aplicando la legislación internacional; las clases de abordaje que se contemplan por nuestra Legislación se deducen de lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir -- abordajes en el mar.

1. ABORDAJE CULPABLE.

Es aquel en el cual los daños se han producido como consecuencia de una conducta antijurídica, consistente en una acción u omisión contrarias a los deberes preestablecidos para evitar la colisión.

El abordaje culpable o culposo, surge si los daños han sido ocasionados con dolo, o sin concurrir este, interviniendo culpa.

El abordaje culpable da lugar en realidad a dos recursos a la vez: una acción en reclamación de daños y perjuicios contra el o los autores de la falta que lo ocasiona; y una acción de responsabilidad contra los armadores.

Esta doble acción es ejercitable para todos los interesados que sufrieron algún daño por el abordaje culpable en sus bienes o sus personas.

En la legislación de carácter penal, se sanciona como la forma más grave del abordaje el producido intencionalmente, para causar un daño. En tal caso el dolo representa no sólo el acto intencional de la colisión, sino el propósito de lesionar intereses ajenos. Si no existe el elemento dolo, existe el abordaje culposo, pero no penalmente sancionable. (2)

Fariña indica que es necesario que para que exista culpa y como consecuencia de ésta, se produzca un abordaje, debe existir una relación de causa a efecto entre la supuesta culpa y el daño ocasionado.

En los reglamentos de Gran Bretaña, que en una forma u otra, han estado vigentes por muchos años, pero cuyo efecto ha cambiado desde la primera vez que entraron en vigor. Originalmente cuando se producía un abordaje y se probaba que con anterioridad al abordaje uno de los buques había infringido el reglamento, por ejemplo: por no llevar las luces reglamentarias, aparecía lo que los juristas denominaban una "presunción legal de falta". Esta expresión no era afortunada, pues "falta" equivale a "negligencia"; con lo que la expresión significaba que la simple infracción del reglamento había causado el abordaje. Ahora bien la "presunción legal de falta" era una norma más bien rígida, ya que es completamente concebible que no sea causa del abordaje la infracción del reglamento, pues ese abordaje podría haberse producido aún cuando se hubiese cumplido la norma concreta infringida, por esta razón en la Conferencia de Bruselas de 1910, se acordó que Gran Bretaña, establecería una legislación aboliendo esa presunción.

Lo cual se hizo por la sec. 4.1 de la Maritime Conventions act. 1911. En la Legislación Argentina, en el artículo 1262 --

del Código de Comercio se decía "Abordando un buque a otro por dolo, impericia o negligencia del capitán o de la tripulación, o por falta de observancia de los reglamentos del puerto, todo el daño causado al buque y su carga, deberá ser sufrido por el capitán que hubiere dado causa al abordaje". (3)

La solución de este artículo es justa; pero es un error -- atribuir la responsabilidad de abordaje, en forma directa y -- personal al capitán, cuando que en realidad quienes deben so-- portar los daños son los dueños y partícipes del buque.

Debe interpretarse que al referirse la disposición legal a que el capitán es responsable de los daños causados, debe entenderse que lo es en el carácter de representante del buque, -- el capitán es el jefe de la expedición y tiene la representa-- ción del buque, pero son los dueños los que deben asumir la -- responsabilidad total.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 878 del Código de Comercio, el dueño o los partícipes del buque, cada uno en proporción a su parte, son civilmente responsables y esa res-- ponsabilidad se extiende a la culpa y obligaciones por el que -- hubiese subrogado al capitán, de conformidad a lo que dispone -- el artículo 879 del citado ordenamiento legal.

a) ABORDAJE POR CULPA CONCURRENTE.

Hemos visto el abordaje producido por culpa exclusiva de -- uno solo de los buques que han intervenido en el suceso pero -- puede acontecer y es frecuente que suceda, que los dos hayan -- incurrido en culpa no cumpliendo respectivamente con las dispo-- siciones reglamentarias o incurriendo en violaciones de las re-- glas que rigen la navegación. Tal abordaje debe atribuirse a -- la culpa común o concurrente.

El abordaje por culpa concurrente es una modalidad del --- abordaje culposo en el cual la culpa en vez de recaer sobre -- uno solo de los buques recae sobre los dos. Se han adoptado di-- versos sistemas en las distintas legislaciones para solucionar -- los conflictos originados por estos abordajes:

- a) El de compensación de las culpas, de modo que ninguno - de los buques puedan reclamarse indemnizaciones, equiparando estos abordajes a los fortuitos.
- b) El de repartir los daños por mitades, asimilando al --- abordaje por falta común al dudoso y;
- c) El de establecer la responsabilidad en proporción a las culpas concurrentes. (4)

En la legislación Argentina, se ha adoptado el sistema de la compensación de culpas y el artículo 1263 del Código de Comercio, dispone "si ha habido culpa por parte de los capitanes o de los individuos de las dos tripulaciones, cada buque soportará su daño".

Ripert dice que es imposible establecer un vínculo de causalidad entre la falta de uno de los capitanes y el abordaje, - puesto que para apreciar esta causalidad es necesario hacer -- abstracción de la falta cometida por la otra parte y que la regla de la compensación es la más simple. (5)

Segovia sostiene que esta solución es la más justa porque -- mientras más grande es el navio mayor será el daño sufrido. -- Obarrio , en cambio lo critica señalando que los principios -- que rigen esa medida deben ser ordinarios, o sea, quien quiere afirmar la culpa, debe probarla. (6)

Una vieja regla establecida por el almirantazgo decía que -- cada parte debía de soportar la mitad de la pérdida, esta era -- una regla tosca y simple que a menudo representaba una injusticia para las partes. Por ejemplo la negligencia del demandante fue mínima, pero que su buque sufrió daños por una extensión -- de 2,000 libras, por otro lado la negligencia del demandado -- fue grande, pero el daño a su buque ascendía solamente a 500 -- libras. De acuerdo con la antigua regla debían de sumar ambas cifras, haciendo un total de 2,500 libras, de las que el demandante y el demandado debían soportar cada uno 1,250 libras de lo cual significaba que como el demandado había sufrido solamente un daño de 500 libras, tenía que pagar al demandante la -- diferencia entre 1,250 y 500 libras, es decir 750 libras, en definitiva el demandante que era culpable de esa negligencia li-

gera, era compensado con una amplitud de 750 libras y debía soportar el daño de 1,250 libras. (7)

Esta vieja regla, que regia dentro de la legislación inglesa, fue modificada por la Sec. I de la Maritime Conventions -- Act. de 1911, que dice: "cuando por falta de dos o más buques, se haya causado daño a uno o varios de estos buques, la pérdida será en proporción al grado en que cada buque se encuentre en falta". Así, si tomamos el ejemplo anterior y establecemos que el demandante era culpable en cuarta parte y el demandado en tres cuartas partes, podemos establecer la siguiente cuenta:

Total del daño	2,500 libras
El demandante soporta una cuarta parte	625 libras
El demandado soporta tres cuartas partes	1,875 libras
El demandante puede deducir el daño que ha sufrido su propio buque	500 libras
Así efectivamente que el demandado ha de pagar al demandante	1,375 libras

Se convendrá en que éste es un resultado que se adapta en un grado más alto a la equidad. Sin embargo, cuando las circunstancias hagan imposible establecer diferentes grados de falta, la pérdida será soportada por la mitad, por ambos buques. (8)

Debiendo tener en cuenta que existe una serie de casos especiales en los que la regla de la división de la pérdida no puede ser aplicada.

Uno de estos casos es cuando hay peligro alternativo, supongamos que el buque "A" ha maniobrado en una forma negligente y repentinamente coloque al buque "B" en un grave peligro, el capitán del buque "B" de sopetón y sin tiempo de deliberar da una orden que cree que impedirá el inminente choque, de hecho la orden es errónea y es la causa próxima del abordaje, en esas circunstancias se ha juzgado, que la negligencia del capitán del buque "B" no será en modo alguno, tenida en cuenta, el buque "A" debe, soportar la pérdida total, pues no corresponde al que tratando de evitar un accidente, ocasione con la maniobra intentada el choque de las naves. (9)

Esta ha sido llamada la doctrina del peligro alternativo, - en donde se elige un peligro que se cree más pequeño, evitando uno de mayores proporciones, en este caso el capitán opta por hacer un movimiento con su nave, creyendo que con esto evita - una colisión de mayores consecuencias.

Esta doctrina tiene límites muy angostos, el propietario - del buque "B" solamente podrá invocarla para neutralizar la negligencia del capitán de su buque si comprueba, que la acción fue ejecutada cuando el capitán actuaba "en la angustia del momento", pues sería injusto denominar negligencia a la conducta que en tales circunstancias es errónea. Se tiene que conjugar con que el peligro debe ser inminente y el tiempo demasiado -- corto para que el capitán haya podido comprender la situación real.

El capitán no debe haber tenido tiempo para pensar, debe - de ser tan corto que no puede realizar una acción deliberada; cuando el peligro no es inminente o el tiempo aunque corto permitía una deliberación, cualquier cálculo erróneo por parte -- del capitán es negligencia y se aplica la regla de la división de la pérdida.

La segunda excepción a la regla de la división de la pérdida, se da si partimos de nuevo del punto de que tanto el demandante como el demandado, son negligentes pero la negligencia - del demandado, en cuanto al tiempo, se produjo primero, si --- bien ello fue causa del abordaje, no fue la causa última o próxima, más bien la negligencia subsiguiente o "contribuyente" - del demandante proporcionó la causa próxima.

En este caso no puede decirse ya, que el demandado ha causado el abordaje, fue el nuevo acto de intervención del demandante el que lo hizo y el que soltó la cadena de la relación - de causalidad. (10)

Evidentemente existe una línea divisoria muy estrecha entre las excepciones de peligro alternativo y negligencia del - demandado, y no contemporáneo, de forma que haya de excluirse la regla.

Este estado de cosas no es muy satisfactorio, pues el resultado difiere gradualmente, como se ha visto en el caso general, es decir cuando la culpa de ambas partes fue contemporánea o cuando la negligencia del demandado fue subsiguiente a la del demandante, la pérdida se divide de acuerdo con el grado de culpa que puede atribuirse a las partes.

Cuando se aplica la doctrina del peligro alternativo el demandado soporta la totalidad de la pérdida y cuando la culpa del demandante es subsiguiente éste no puede resarcirse.

Los tribunales son conscientes del peligro, y tienden a no aplicar esta excepción salvo en los casos en los que exista prueba muy clara de que la negligencia del demandado fue la última que se produjo realmente. En la mayoría de los casos la negligencia de ambas partes será tomada como contemporánea y en este caso se aplicara la regla de la división de la pérdida.

Lord Birkenhead decía "la cuestión de la negligencia contribuyente debe de tratarse ampliamente y de acuerdo con los principios del sentido común como un jurado probablemente lo trataría". Y mientras que es raro encontrar supuestos de negligencia subsiguiente en los que no aparezcan dudas, por que puede mostrarse una línea clara de separación, existen casos en los que los dos actos se muestran tan íntimamente unidos y el segundo acto culpable está tan mezclado con el estado de cosas que derivan del primero, que la parte negligente en segundo lugar, de acuerdo con la regla, puede, por otro lado, aducir que la primera negligencia fue parte de un caso de contribución". (11)

La Convención de Bruselas ha adoptado un sistema mucho más justo, el de la graduación de culpa y la fijación de las faltas cometidas.

Este principio se encuentra consagrado en su artículo 4o., y permite juzgar los casos de abordaje, producidos por culpa concurrente con mucho más justicia y equidad.

El artículo 4o. de la Convención de Bruselas, que parte -- del criterio de la graduación de las culpas no formula divi-- sión de las culpas en abstracto, pero deja al juzgador determi-- nar la importancia de las mismas para que de acuerdo a ellas -- se soporten los perjuicios. "Si existe falta común", establece la responsabilidad de cada uno de los buques y ésta será pro-- porcional a la gravedad de las faltas que respectivamente ha-- yan cometido. "Esto no obstante, agrega este precepto, si de -- acuerdo a las circunstancias la proporción no puede determinar se se dividirá en partes iguales".

En caso de que la proporción de culpa no pueda determinarse, al que se refiere este segundo párrafo, se plantea una hipótesis semejante al abordaje dudoso por falta inexcrutable y se da una solución que aunque objetable, porque se aparta in-- fundadamente de los principios generales, ha sido seguida por las leyes de los países que se adhirieron a dicha convención, -- como lo son Francia e Italia entre otros.

En casi todos los abordajes, hay siempre una parte de culpa por parte de cada uno de los navios y justo es entonces, -- que todos contribuyan en proporción a las faltas cometidas, a reparar los daños causados.

Esta regla de la reparación proporcional de las faltas, en relación a su gravedad, es seguida actualmente por casi todas las legislaciones más adelantadas y hasta por países tan tradicionalistas como Inglaterra que la han adoptado por la Ley -- del 6 de septiembre de 1911, modificando el sistema anterior, -- en el cual los daños debían repartirse por mitades asimilando -- así, la falta común al abordaje dudoso.

Los Estados Unidos que seguían el sistema inglés lo han de sechado y adoptaron en su legislación el sistema de proporcionalidad.

Dentro de la legislación argentina este sistema coincide -- con el adoptado en el anteproyecto del Código de Comercio del año de 1887, del Doctor Segovia y con el anteproyecto del doctor González Gowland sobre abordaje. (12)

b) ABORDAJE POR CULPA UNILATERAL.

El abordaje por culpa unilateral se configura cuando solamente uno de los buques tiene la culpa, en consecuencia él debe cargar con los daños sufridos por el buque embestido, así como también debe responder frente a terceros por lo que haga a los daños y perjuicios sufridos por la mercancía cargada --abordo del buque culpable y la carga del otro.

La Convención de Bruselas prescinde de la averiguación de la culpa de las personas físicas y atribuye la imputabilidad al buque en estos términos, "si el abordaje se debiera a falta cometida por uno de los buques, la responsabilidad corresponde rá al buque que la haya cometido", en esta disposición quedan comprendidos todos los casos de responsabilidad por culpa, en las relaciones de buque a buque.

El anterior Código de Comercio Argentino, hoy superado por la Ley de Navegación, en su artículo 1262 se refería a la impericia o dolo del capitán o de la tripulación, responsabilizaba al capitán que hubiera dado causa al abordaje.

La Convención de Bruselas ha seguido la solución de que el abordaje es fortuito si es debido a un caso de fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del mismo, así también, conforme a la doctrina moderna, el nuevo Código Italiano de la Navegación considera que cuando no es posible determinar la causa del choque, los daños quedan a cargo del que los recibe, como si fuera fortuito. (13)

2. ABORDAJE FORTUITO.

El abordaje fortuito es aquél que no obstante todas las --precauciones tomadas, tiene lugar entre dos o más buques, como consecuencia de un caso fortuito o de fuerza mayor.

Fariña nos dice que, "el abordaje fortuito es aquél que no puede ser imputado a culpa ni negligencia, sino a una circuns-

tancia de fuerza mayor o a un acaecimiento imprevisto". (14)

Es la colisión entre dos o más buques, que no aparece imputable a inobservancia de las normas preventivas para evitar estos accidentes, ni a la conducta náutica que cause negligencia error o impericia, sino a un acto inevitable no sometido a la esfera de la acción de la voluntad humana o debido a fuerzas - externas.

El abordaje fortuito no origina responsabilidad civil ni - penal, cada propietario y cada víctima soporta sus daños, "res perit domino". Es toda colisión de buques que no ha podido preverse, ni evitarse por ninguno de los accidentados.

La previsión implica el cumplimiento de los reglamentos -- internacionales para prevenir los abordajes en el mar y las -- instrucciones de las autoridades locales, la regular observancia de las condiciones de navegabilidad de los buques encontrados y la falta de culpa o impericia de ambas partes.

En tal caso tradicionalmente se ha considerado que el daño sea soportado, sin derecho a reclamación, por aquél de los buques que lo haya sufrido, lo que se considera conforme al derecho común.

Cuando no media imputabilidad de dolo o culpa en derecho - común, el acontecimiento o acto es fortuito, pero para que pueda calificarse de fortuito el abordaje, no basta que falte --- imputabilidad, es menester que se conozca y pruebe la causa -- que lo ha producido, de lo contrario, no probada ni la negligencia ni el caso fortuito, el choque se tiene por dudoso y la regla "res perit domino" se deroga.

Bosch define el abordaje fortuito como aquél que "no es -- consecuencia de una culpa anterior o concomitante, sino de un accidente inevitable no sometido a la esfera de la acción de - la voluntad humana, o debido a fuerzas externas". (15)

Es decir para que exista un abordaje fortuito se presupone

la existencia de un hecho anterior, no previsto, o que no haya podido evitarse de que fuera previsto. Bosch enumera una serie de situaciones que pudieran causar un abordaje fortuito, a continuación se transcriben algunas de ellas:

1. Una neblina espesa que impida a dos buques verse para evitarse, habiendo disminuido la velocidad y tomando todas las precauciones de acuerdo con el reglamento para evitar colisiones.
2. Una tempestad violenta que cause la rotura de las amarras de un buque y aborde a otro, siempre que haya habido vigilancia suficiente.
3. Los movimientos impetuosos de las aguas de un río, siempre que crezcan más de lo debido. (16)

Esta solución es la más justa y ha sido seguida por la mayor parte de las legislaciones extranjeras.

3. ABORDAJE DUDOSO.

La doctrina califica al abordaje como dudoso cuando no puede esclarecerse la causa, ni ocurra por culpa o por accidente-casual. También se califica de dudoso cuando se desconoce, --cuál es el culpable de los dos buques.

Así pues cuando no podemos imputar la culpa a ninguno de los dos buques porque no existen elementos suficientes para probarla, o por cualquier otro motivo, nos encontramos ante el caso de abordaje dudoso.

La duda puede ser, de dos clases:

1. Sobre la causa que ha originado el abordaje
2. Sobre cual de los buques es el culpable. (17)

Por ejemplo si en aguas tranquilas y a plena luz del día -

se produce una colisión de dos buques, evidentemente el abordaje no obedece a causa fortuita, es atribuible a una falta, pero si no se puede aseverar sobre qué parte recae la culpa, --- constituirá un abordaje dudoso.

En la legislación argentina en el artículo 1264 del derogado Código de Comercio, se establecía una regla muy especial para resolver los casos de abordaje dudoso, disponiendo, "si hay duda en cuando a las causas del choque, se reunirá en una sola masa el daño sufrido por los buques, después de salvado por -- arbitadores, se dividirá entre dos, en proporción al valor -- respectivo de los buques. El daño será distribuido en forma de avería gruesa en cada buque". (18)

El Código de Comercio Holandés, hoy derogado, establecía - "si hay duda sobre las causas del abordaje, el daño acaecido a los buques y a los cargamentos se reúne en una sola masa, y se soporta por cada uno de ellos en proporción del valor respectivo de los buques y de sus cargamentos; este daño se distribuye en forma de avería gruesa sobre cada buque y sobre cada cargamento". (19)

La disposición del derogado Código holandés, era criticable por hacer intervenir al cargamento como contribuyente a la reparación de los daños sufridos por los buques.

Dentro del derogado Código de Comercio argentino no cuenta el valor de la carga dañada, como contribuyente a la reparación de los daños sufridos por los buques, aunque en caso de colisión si existe duda respecto de quien es el culpable, los daños sufridos por los buques serán distribuidos como avería gruesa.

Otras legislaciones en caso de abordaje dudoso, para determinar la contribución a la reparación de los daños sufridos -- por los buques que entran en colisión toman normalmente en --- cuenta el valor de éstos.

Las reglas de York y Amberes, dan la definición de avería gruesa o común: "es todo gasto o daño extraordinario ocasiona-

do deliberada y directamente por actos del capitán, al buque o su cargamento para ponerlos a salvo de un riesgo conocido y -- real".

De modo que la carga será siempre contribuyente, pero no -- formará parte de la masa de acreedores si resulta averiada en -- abordaje dudoso, porque tratándose del cargamento, todo aborda -- je se presupone fortuito, mientras no se pruebe impericia o ne -- gligencia del capitán o de la tripulación: es decir, que en -- tal caso, el daño sobrevenga al cargamento se reputa averia -- particular a cargo de quien lo ha sufrido.

Todo daño ocurrido en caso de abordaje dudoso, ya los su -- fra el buque o la carga, no es otra cosa que averia simple. -- Incomprensible aparece que los perjuicios sufridos por los bu -- ques en un accidente de esta clase se distribuyan como averia -- gruesa en cada buque en perjuicio de los cargadores.

Las críticas formuladas universalmente a la regla adoptada para la solución de los abordajes dudosos triunfaron en la Con -- vención de Bruselas de 1910, en que se adoptó la resolución de -- suprimir los abordajes dudosos, equiparándolos al abordaje for -- tuito, el artículo 2o. del Convenio para la unificación de --- ciertas reglas en materia de abordaje, establece, "si el abor -- daje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor o si -- existe duda sobre las causas del mismo, soportarán los daños -- quienes los hayan sufrido". (20)

Ahora bien en el texto de las disposiciones que antes se -- mencionan, hay diferencia, pero los principios en juego son -- los mismos: el dueño del buque es reposponsable de los hechos -- del capitán, es expresar elípticamente que quedan obligados -- civilmente el propietario, los coparticipes, y el armador del -- buque, sin perjuicio de la ulterior responsabilidad del capi -- tán y de su responsabilidad criminal o de la del autor mate -- rial del hecho.

Para el caso de abordaje dudoso se establecen tres siste -- mas que pretenden resolver posibles controversias de responsa -- bilidad y reparación de daños.

- a) El sistema francés
Este sistema, establece que los daños causados en un --
abordaje dudoso, deben repartirse entre los buques que -
lo sufrieron, por partes iguales.
- b) El sistema holandés
Este sistema establece que la reparación de los daños -
sufridos por los buques, se reparten dicha responsabili-
dad proporcionalmente al valor de los buques.
- c) El sistema angloalemán
Este sistema es el que es aceptado por la Convención de
Bruselas de 1910, y por los países a él adheridos, y --
establece que el abordaje dudoso, se debe asimilar al -
fortuito y los daños deberán ser soportados por quienes
los hayan sufrido.

4. CASOS ESPECIALES DE ABORDAJE.

a) EL ABORDAJE EN EL MOMENTO DE LA BOTADURA.

Aún cuando es raro que se llegue a producir esta clase de -
abordaje, se ha dado el caso de que en el momento de ser bota-
dos los buques, pueden chocar con otras embarcaciones que se -
encuentran en las inmediaciones del lugar en que se realiza la
botadura o navegando en dicho lugar.

Para cuando se efectúan dichas maniobras se toman extremas
medidas de seguridad para evitar accidentes, sin embargo, la -
práctica en los astilleros y puertos nos hacen ver que si bien
es raro que se produzcan tales colisiones si llegan a presen-
tarse de vez en cuando.

Para que se considere como abordaje este accidente, una de
las embarcaciones cuando menos debe presentar las característi-
cas de buque o embarcación apta para la navegación marítima. -
Los órganos internacionales encargados de regular estos abor--
dajes, lo hacen en forma especial en cuanto a la responsabili-
dad; la culpa recae sobre el buque que no hubiere llevado a --
cabo las precauciones conducentes, por ejemplo, si al momento-

de efectuarse la botadura no se toman las debidas precauciones tales como alejar las embarcaciones cercanas al lugar o evitar que en ese momento naveguen cerca del lugar, la culpa recae -- sobre los que dirigen dicha maniobra y si por el contrario al momento de que se esté realizando esta operación un buque omite las indicaciones de no circular o navegar en esos momentos -- por dicho lugar y por dicha omisión tiene lugar la colisión, -- este será el responsable del accidente y sobre él recae la -- culpa.

Fariña indica que la jurisprudencia internacional por lo -- que hace a esos accidentes es muy escasa dada la rareza del -- mismo y cita algunos fallos jurisprudenciales sobre este tipo -- especial de abordajes. (21)

1. Cuando una embarcación ha sido abordada por un gran vapor en el momento de la botadura de éste, los propietarios de la embarcación no tienen recursos por indemnización de daños y perjuicios contra los constructores del buque que han verificado la botadura, si resulta que -- por una parte habian avisado el momento en que ésta debía realizarse y además, que se habia advertido a las -- embarcaciones que estaban fondeadas en las proximidades el peligro que podian correr, no pudiéndose, por otra -- parte, haber retrasado la botadura, sin que hubiese -- existido peligro. (S. Cámara de los Lores, 29/enero/ -- 1912). (22)
2. Cuando la botadura de un buque se efectúa bajo las instrucciones y el control de la autoridad del puerto los armadores no son responsables de los daños ocasionados -- por el abordaje con otros buques. (S.T. Edimburgo 30/ju -- nio/1933). (23)

De los fallos jurisprudenciales antes citados, se puede -- deducir que cuando se va a llevar a cabo la botadura de un buque se deben tomar una serie de medidas, como son el avisar el día y hora de la botadura y alejar de las inmediaciones del -- lugar a todas las embarcaciones fondeadas. Una vez iniciado, -- el proceso de la botadura ya no puede ser detenido y no se considera culpable del abordaje al buque botado si se han tomado las precauciones pertinentes y por alguna causa llegare a -- consumarse una colisión. (24)

b) EL ABORDAJE EN LOS PUERTOS.

Fariña indica que, "el abordaje en un puerto puede obedecer a insuficiencias o defectos del amarraje o anclaje de los buques en consecuencia con otras circunstancias exteriores, -- bien por errores o negligencia en la navegación en la entrada o salida de un dock o fondeadora". (25)

Otro de los factores que son determinantes para que este tipo de abordaje se presente es con bastante frecuencia la gran cantidad de buques que maniobran en un espacio marítimo -- relativamente pequeño como son las radas y el interior de los puertos, el exceso de velocidad y las falsas maniobras realizadas.

Otra de las causas que provocan esta clase de accidentes -- son los defectos en el amarre ya que cuando una embarcación no tiene bien colocados sus amarres puede soltarse a consecuencia de vientos violentos o cuando la mar está picada y proyectaría contra otros buques que se encuentran fondeados en sus inmediaciones.

La doctrina y la jurisprudencia han establecido que los amarres de los buques deben estar colocados y ser resistentes en forma tal, que puedan soportar los embates de un temporal, siempre y cuando éste no presente características verdaderamente extraordinarias.

Los armadores de un buque no podrán alegar en caso de abordaje, que los amarres se rompieron por un fuerte viento u otro fenómeno meteorológico, a menos que éste haya sido completamente fuera de lo normal o que se hubiese constituido un verdadero caso fortuito.

Es importante señalar que la velocidad es un factor determinante para los efectos de fijar la responsabilidad derivada de este tipo especial de abordajes, por ejemplo si un buque reclama a otro el pago de los daños sufridos por éste, por la colisión efectuada, el buque al cual se le reclama el pago, podrá ser eximido de dicho pago si se prueba que el buque dañado

maniobraba con exceso de velocidad.

Por ende las regulaciones locales previniendo que estos -- accidentes se susciten, han establecido que las maniobras que debe realizar un buque a la entrada de un puerto deben efectuarse con el auxilio de remolcadores, ya sea porque la profundidad y el dragado de los puertos no es lo suficientemente seguro o porque los buques deben seguir vías determinadas.

Por lo general a las entradas de los puertos se encuentran espigones o pasos muy estrechos y los buques para poder entrar al puerto, deben hacerlo con auxilio de un remolcador para poder cruzarlo y así evitar un accidente.

Fariffa cita una serie de fallos jurisprudenciales que ilustran estos casos especiales de abordaje:

1. Un buque amarrado a un muelle, que ha roto sus amarres -- durante un fuerte viento, debe ser considerado responsable del abordaje subsiguiente por deficiencia de amarraje si ha sido el único que, en esas circunstancias, ha sufrido la rotura de los amarres entre otras embarcaciones que estaban en el mismo lugar. (26)
2. En todo caso, el capitán del buque que ha roto los amarres tiene que probar que no ha existido negligencia -- por su parte o demostrar la resistencia de los amarres del buque. (27)
3. Si el buque ha sido amarrado conforme a las reglas a un pilote del muelle y con la fuerza del viento éste se ha roto, soltándose los amarres, no puede ser considerado responsable estimándose como un caso de fuerza mayor. -- (28)
4. El buque que ha sido arrancado de su fondeadero por un huracán de una violencia excepcional no es responsable de las averías que por este hecho ha ocasionado. (29)
5. El buque que entra en un puerto, debe maniobrar adoptando toda clase de precauciones, especialmente si el tráfico es muy intenso; si avista otro buque saliendo del-

puerto debe considerar que es posible que este buque -- sea seguido por otro y no puede exculparse alegando que no vio a este segundo buque con el que entró en colisión pues esta disculpa implica la falta de vigilancia suficiente. (30)

6. El trasatlántico que se desplaza en el puerto muy concurrido de La Habana sin la debida vigilancia abordo, incurre en culpa por el abordaje con un remolcador que -- salía de una dársena, poco tiempo despues de haber dado una señal de silbado advirtiendo su maniobra. (31)

c) EL ABORDAJE EN CANALES Y PASOS ESTRECHOS.

La navegación que se realiza en un canal, un estrecho o un río, es peligrosa y representa una mayor dificultad para poder maniobrar rápidamente y con cierta seguridad, por estos motivos reviste una serie de aspectos especiales, que han llevado a la adopción de reglas o medidas también especiales que controlen y regulen la navegación que se efectúa en tales espacios marítimos.

Para comprender mejor esta clase especial de abordajes, -- definiremos que es un canal y que es un paso estrecho; canal, -- "es un paso artificial que permite la comunicación entre dos mares", y paso estrecho, "es un paso natural que permite el -- paso entre dos mares".

El término canal empleado en el Reglamento para Prevenir - Abordajes, se refiere a una depresión del terreno, permitiendo la navegación en medio de aguas poco profundas; depresión relativamente estrecha y netamente delimitada en sus dos orillas Fariña en relación con este punto señala "En su concepto general, canal es un espacio marítimo o fluvial delimitado por dos orillas de mayor o menor longitud, que sirve para comunicar -- dos espacios marítimos, o un puerto con la mar libre". (32)

Para fines de nuestro tema, la definición que Fariña hace de canal es la más aceptada, ya que generalmente son considerados como pasos estrechos las bocas de entrada a los puertos-

y en tales lugares deben ser observadas las reglas de navegación previstas para los canales y pasos estrechos.

La regla 25 del Reglamento Internacional para Prevenir --- Abordajes, establece que los buques que navegan en un canal o --- paso estrecho deben, siempre que no representen peligro, con--- servar la orilla que queda a su estribor o el eje medio del --- canal; esta regla debe ser observada en todo el transcurso que el buque viaje dentro del canal.

La regla 18 del mismo ordenamiento indica la maniobra que debe realizar un buque cuando aviste a otro que navega de vuel--- ta encontrada u con peligro, y con derrota que se cruza.

Brunetti sobre el tema indica, "la nave que en el momento de la colisión navegase por la izquierda, por este solo hecho --- debería considerarse responsable por infracción a una norma de de policia navegatoria". (33)

Entonces una nave que navegue en un canal debe mantenerse a su derecha, y cuando exista peligro de abordaje con otra nave en sentido opuesto sosteniendo una derrota irregular, la --- primera nave debe mantener su derecha, si procediese a cambiar su dirección, no haría mas que originar una peligrosa confu--- sión, ya que la segunda nave racionalmente debe suponerse que --- rectificará su error.

Algunos tratadistas y la jurisprudencia en general aceptan en contra posición a lo expuesto por Brunetti, que existen algunos casos especiales en que es necesario que los buques naveguen por la izquierda, por lo tanto la regla 25 del Reglamento Internacional para prevenir Abordajes no debe ser observada por ejemplo: si en un canal determinados lugares tienen poca --- profundidad, un buque de gran calado no puede navegar por la --- orilla que queda a su estribor, y por una circunstancia de --- fuerza mayor obliga al buque a caer a babor; e inclusive en --- ocasiones existen para algunos canales, reglas locales que establecen que la navegación en algún lugar del canal debe ser --- efectuada por un lugar preciso, y pudiera ser que para cumplir dicha norma, también se viole la regla 25.

Fariña cita algunos fallos de la jurisprudencia internacional:

1. La aplicación de la regla 25 puede ser suspendida en -- presencia de otro buque que no parece dueño de sus ma-- niobras; el que ve a otro con estas dificultades para -- maniobrar, debe observar estas normas.
 - a. Reducir su velocidad
 - b. Conservar su propio gobierno, estando atento a todas las eventualidades, y
 - c. Ayudar en todo lo que sea posible al vapor con difi-- cultades.

2. Ocurre frecuentemente en el Tamesis que los trenes de -- dragado piden a los vapores que navegan en dirección o-- puesta, violar las reglas y cruzarse por estribor, una-- vez quebrantada la regla y encontrándose los dos buques en la posición en que se avistan sus luces rojas, deben proseguir su derrota y no tratar por un arrepentimiento tardío de recobrar la orilla que les correspondía en el canal, el buque que primeramente realiza esta manobra-- rectificativa pone al que navega en su encuentro en una situación difícil y debe ser considerado responsable de las consecuencias de su maniobra. (34)

3. Las prescripciones de la regla 25 pueden resultar ina-- plicables en circunstancias peculiares, de un canal que se divide en dos brazos, como el canal de Swansea, dos-- buques que siguen derroteros que se cruzan y se avistan antes de llegar al punto de diversión, el que esté más-- próximo de este punto debe continuar su derrota y el -- otro esperar; en el caso de encontrarse ambos a igual -- distancia de este punto de cruce, el que navega contra-- la corriente debe esperar y dejar pasar al otro. (35).

La jurisprudencia, casi en general, se inclina por aceptar que la regla 25 debe ser controvertida si se presenta una si-- tuación de peligro inminente, derivado de su observancia; por-- otro lado existen otros casos en que la regla 25 debe ser sus-- tituida por otras reglas especiales que se hayan dictado para

regular la navegación en algún canal.

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en su artículo 30 establece, "ningún extremo de las presentes reglas impedirá el uso de reglas especiales debidamente dispuestas -- por las autoridades locales relativas a la navegación en cualquier puerto, río, lago o aguas interiores, incluso las superficies reservadas a los hidroaviones". (36)

Sobre este punto Brunetti apunta: "naturalmente la norma general puede ser derogada por otra particular", o sea por reglamentos para la navegación costera (portuarios), o en los estuarios (reglamentos lagunares), o en aguas interiores (lacustres o fluviales), en relación a las mediaciones topograficas o a la fuerza de las corrientes o a necesidades constituyentes de la policía de la navegación. Estos reglamentos dictan frecuentemente normas diversas en relación a la conducta de las embarcaciones menores a vapor, a motor o a remo. (37)

Fariña explica "en casi todos los canales existen reglamentos especiales para la navegación que generalmente siguen las normas fundamentales del reglamento internacional, aunque en algunos casos ofrecen reglas peculiares. (38)

Cuando un vapor remontando la corriente avista a otro vapor que la descende, con el cual deba cruzarse cerca de una curva en la que el paso es tan estrecho que existiría peligro si se tratase de cruzarla simultáneamente, debe detener su marcha, hasta que el buque que descende la corriente haya pasado el canal, el puente o la curva, o el puesto de estacionamiento. (39)

Confiado en que el otro buque observará esa regla está --- obligado también a moderar su velocidad y tratar de evitar la colisión.

El desconocimiento de dichas reglas o normas locales no excusa la responsabilidad en caso de presentarse un abordaje; sobre esto Brunetti indica que estas normas no pueden ser ignoradas ni tan siquiera por las naves extranjeras, las cuales están obligadas a informarse o a valerse de la actuación de piloto

tos locales. (40)

Otro caso de violación permitida o aceptada a la regla 25, es cuando dos buques a la vista uno de otro, convienen en seguir un rumbo diferente al que se establece en dicha regla. -- Tal acuerdo debe ser efectuado por medio de intercambio de señales apropiadas y tomando todas las medidas de seguridad que sean necesarias. Una vez que la maniobra por la que se convino el cambio de rumbo esté concluida, los buques deben recobrar la orilla en el canal.

Otro punto importante que debe tomarse en cuenta para evitar un abordaje en un canal es la velocidad, la obligación de los buques de navegar a una velocidad moderada en este tipo de parajes es importantísima, tanto que la jurisprudencia internacional por lo general se inclina a fallar en contra del buque que desarrolla una velocidad excesiva en el momento de producirse el abordaje. El que el buque navegue a una velocidad moderada en un canal es por dos puntos importante, primero, para que tenga tiempo suficiente de detenerse o maniobrar en un momento de peligro; segundo, el de no crear problemas a otros -- buques que naveguen en el canal por efecto de succión o de remolinos que puedan formarse por la velocidad excesiva de un -- buque; podemos señalar los siguientes ejemplos:

- a). Una velocidad de 9 a 10 nudos en un canal, estrecho o a la salida de un gran puerto con marea descendiente, es excesiva. (41)
- b). Dos vapores que navegan por la mitad de un canal o estrecho a bastante velocidad y se abordan, son ambos -- culpables, pero es menor la responsabilidad del que amarró su marcha al avistar al otro buque. (42)

Otro de los hechos que ocasionan en este tipo de accidente, es la maniobra que un buque realiza de adelantar a un buque en un canal, es decir, que el buque ocasiona un abordaje -- al ejecutar la maniobra de adelantar a otro mientras navegan -- dentro de un canal o de un estrecho, dicha maniobra es de por sí muy peligrosa tomando en consideración el lugar en que se -- efectúa, además de que al realizarse se producen corrientes y remolinos, y al ocupar todo el ancho del canal estorban la navegación al otro lado del mismo, por lo que cuando se quieren--

realizar estas maniobras deberán tomarse las precauciones necesarias.

Dichas maniobras deben ser evitadas, a menos de que sean -- necesarias o puedan ser efectuadas con amplia seguridad; muchos canales de intenso tráfico marítimo prohíben expresamente en sus reglas locales que dichas maniobras sean efectuadas.

En los canales en que se permite el adelanto de buque, el buque que va a realizar dicha maniobra, en el momento que pretende rebasar, debe hacérselo saber al que navega delante, por medio de señales fónicas y de luces, el buque que va a ser -- adelantado, debe aminorar su velocidad y permitir ser pasado -- sin oponer resistencia.

Se consideran culpas bastante graves, presuntivas de responsabilidad casi absoluta, el adelantar a un buque sin hacérselo saber, así como el oponerse sin causa justificada a ser -- adelantado.

La regla 24 del Reglamento Internacional para Prevenir --- Abordajes, que establece las conductas a seguir por un buque -- que alcanza a otro, y nos indica, "todo buque que se acerca a otro viniendo de una demora de más de dos cuartas a popa del -- través de este último, es decir que se encuentra en posición -- tal en relación con el buque alcanzado, que durante la noche -- le sea imposible ver ninguna de las dos luces de costado de -- éste, se considera como un buque que alcanza a otro, y ninguna variación posterior de la marcación entre ambos, permitirá considerar que el buque que alcanza a otro, como buque que cruza su derrota, en el sentido que se da a esta expresión en el Reglamento y no quedará relevado de la obligación de apartarse -- de la derrota del buque alcanzado, hasta que lo haya rebasado -- y esté en franquía respecto a él"

Esta regla establece que una vez alcanzado un buque, el -- que alcanza debe separarse de su derrota hasta que se encuentre en franquía con el alcanzado, en el caso de que dicho alcance se produzca en un canal o paso estrecho, no se realizará tal maniobra de inmediato, puesto que el buque que alcanza deberá primero aminorar su velocidad, para marchar detrás del -- buque alcanzado a una distancia prudente y una vez cerciorado-

de que no va a obstruir el paso contrario del canal y avise -- sus intenciones al buque alcanzado, efectuarà la maniobra correspondiente.

d) EL ABORDAJE EN CASO DE REMOLQUE.

El remolque es el acto por el cual una embarcación dotada de medios de propulsión propios, desplaza de un lugar a otro -- por el agua a otra u otras embarcaciones con o sin medios de propulsión propios.

El problema que presenta este tipo de colisiones, no es -- precisamente determinar si se trata de un abordaje o no, puesto que dichas colisiones encajan perfectamente dentro de la -- figura del abordaje, el problema reside fundamentalmente en determinar sobre quién debe recaer la responsabilidad del abor-- daje.

El problema está en el tipo de relación jurídica que existe entre ambas embarcaciones, o sea la que hay entre el remolcador y el remolcado.

Bosch indica que, "algunos autores sostienen que entre remolcador y remolcado interviene un contrato de transporte, --- pues dicen que el segundo cede su dirección al primero siendo un cuerpo muerto que obedece a las maniobras del remolcador". (44)

Otra teoría, que es la aceptada por casi toda la jurisprudencia y que es la corriente, opina que el remolque es un contrato de locación de servicios, en el cual el buque remolcado, por una u otra causa necesita de la ayuda de una fuerza ajena a la suya para poder efectuar la navegación o realizar una maniobra en especial, por lo que contrata los servicios de un -- remolcador, pero en ningún momento el buque pierde su indivi-- dualidad; no cede completamente el mando y dirección en la navegación o maniobra que se deba realizar. (45)

Si aceptamos que el remolque es un contrato de transporte con las características mencionadas anteriormente, la conclusión sería que en caso de existir alguna responsabilidad derivada de un abordaje, éste deberá recaer sobre el remolcador.

En este tipo de abordaje no hay mayor problema para delimitar la responsabilidad, porque como anteriormente se ha mencionado el remolque transporte es la operación náutica que realiza una embarcación con medios de propulsión propios, al desplazar por el agua una o varias embarcaciones desprovistas de propulsión, y que dependen directa y exclusivamente del mando y gobierno del capitán del buque remolcador, cuando un buque remolcador desplaza a otro buque, éste está desprovisto de medios de propulsión y de tripulación, se considera también como remolque transporte.

En general, cuando sobreviene un abordaje en tales circunstancias, se ha aceptado que la responsabilidad recae sobre el remolcador, a no ser que se pruebe que el abordaje sobrevino de un caso fortuito y de fuerza mayor.

Ejemplos: Cuando una compañía de remolcadores se ha comprometido a transportar un buque de un punto a otro, asumiendo la dirección exclusiva de la maniobra, debe ser exclusivamente responsable del abordaje sobrevenido en el curso de la operación de remolque.

En los casos de remolque, se puede dar también la colisión entre remolcador y remolcado, la doctrina ha considerado que el choque que se produce entre el remolcador y el remolcado no constituye un abordaje, Bosch nos dice: "El choque entre remolcador y remolcado, no es abordaje, desde el punto de vista de que los barcos son una sola entidad, no puede arguirse que el remolcado pudo haber hecho algo para evitar el abordaje dado que no tiene manera alguna de hacerlo". (46)

Es decir no se puede dar el carácter de abordaje a la colisión y daños que puedan ocasionarse entre las gabarras o barcazas que integran un tren de remolque, o entre una de estas y su remolcador, para que se configure el ilícito tiene que tomarse como base, que las dos naves deben hallarse separadas, independientes una de otra, con libertad de movimiento, nunca ligadas entre sí.

Se debe diferenciar la naturaleza del contrato para poder determinar la existencia del abordaje o de la simple colisión a la que deben aplicarse los preceptos del derecho común.

Así vemos que en el caso de remolque transporte, el choque entre el remolcador y los remolcados, o el remolcado, no puede constituir un abordaje, ya que el tren de remolque integra una unidad que obedece al mando y dirección de una sola persona o tripulación, el capitán y la tripulación del remolcador, y que lógicamente los daños y perjuicios causados a resultas de tales siniestros deben ser regulados por el derecho común, ya -- que no pueden aplicarse las normas del derecho especial, toda vez que no se configura jurídicamente el abordaje y la responsabilidad civil o penal debe ajustarse a lo establecido por el derecho común.

Por lo que hace a la locación de servicios o cuando se presente un choque entre remolcador y remolcado, y como dicho choque por la naturaleza del contrato, existen dos voluntades y -- dos mandos, pero la dirección y mando principal recae sobre el remolcado, consecuentemente él es el responsable del abordaje -- sobrenvenido, y es a él a quien corresponde probar la culpa del remolcador, en este sentido Farfán cita un fallo jurisprudencial:

"Cuando un remolcado ha sido abordado por el remolcador, -- no puede invocar el contrato de remolque para sostener que -- siendo de carácter contractual las relaciones entre las partes incumbe al remolcador probar que no ha existido culpa suya en el accidente". (47)

Desde el momento que se trata de un abordaje, se debe aplicar el derecho especial de éste, que deroga el derecho común -- de las obligaciones contractuales y el remolcado para hacer -- responsable al remolcador debe probar la culpa de éste.

e) EL ABORDAJE EN CASOS DE REMOLQUE TRANSPORTE.

El remolque transporte es la operación náutica que realiza

una embarcación con medios propios de propulsión, que desplazará por el agua a una o varias embarcaciones desprovistas de propulsión propia y que dependen directa y exclusivamente del mando y gobierno del capitán del buque remolcador.

También se considera como remolque transporte el caso en el que un remolcador desplaza a un buque pero desprovisto, por -- una situación especial, de medios propios de propulsión y de -- tripulación.

Este tipo de abordajes, no presenta mayores dificultades -- para la delimitación de responsabilidades, ya que generalmente la responsabilidad recae sobre el remolcador, toda vez que el buque remolcado cede su dirección a éste siendo el primero un cuerpo muerto que obedece a las maniobras del remolcador.

La responsabilidad que generalmente recae sobre el remol-- cador solamente puede ser liberada cuando se demuestra que ha intervenido en el abordaje un caso de fuerza mayor o fortuito.

1. Los remolcados que en ninguna forma han participado en la maniobra culpable del remolcador, que ha ocasionado el accidente, no pueden considerarse solidariamente responsables de la reparación de daños producidos por el -- abordaje. (48)

f) EL ABORDAJE EN CASOS DE REMOLQUE LOCACION.

El remolque como una locación de servicios es aquél, en -- que un buque con fuerza motriz propia, tripulación, mando y dirección, solicita los servicios de uno o varios remolcadores -- para que lo auxilien en el desarrollo de sus maniobras. (49)

En este caso existen dos personas o embarcaciones, con decisión propia y cualquiera de ellas puede incurrir en culpa; -- el problema en caso de abordaje es determinar a cuál de ellas puede imputarse la culpa para poder establecer la responsa--

bilidad, en caso de duda los dos son solidariamente responsables.

En un principio se sostenía que el tren de remolque, es -- decir el remolcador, y él o los remolcados, constituirían una -- universalidad que respondía solidariamente de los daños que -- causaban posteriormente y hasta la fecha, la jurisprudencia se ha inclinado generalmente por resolver, que dado que el remolcado conserva su individualidad, su decisión y su mando, y este es el objeto principal en el contrato de remolque, es él -- quien debe responder por los daños que se causen en un abordaje; a menos que se compruebe fehacientemente la culpa del remolcador, o un caso fortuito o de fuerza mayor.

El remolcador debe considerarse a las órdenes del remolcado, en el caso de remolque mediante una remuneración global de terminada, el mando corresponde al remolcado, a menos que se haya convenido lo contrario, o que se trate de una maniobra, -- exclusivamente personal del remolcador, o de tal modo urgente que este deba maniobrar sin esperar una orden y sin concertar con el remolcado. (50)

g) EL ABORDAJE EN CASO DE BUQUES EQUIPADOS CON INSTALACIONES DE RADAR.

Después de la segunda guerra mundial y con la intención de disminuir los accidentes, se decidió utilizar el radar para la navegación comercial, sin embargo esta ayuda no contribuyó de manera importante a evitar los abordajes, pues los oficiales de los buques-radar, no acatan debidamente las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, como mantener una velocidad moderada, y se puede afirmar que confían en sus instalaciones en una forma tal que descuidan otro tipo de precauciones como son: La vigilancia necesaria y la emisión del uso de señales y de luces.

La Jurisprudencia Internacional ha fallado una y otra vez apegándose a lo establecido en el Reglamento y manifestando -- que:

1. El radar es únicamente un auxilio para la navegación y que en ningún caso debe confiarse completamente en dicha instalación.
2. Los buques-radar deben observar todas y cada una de las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.
3. Las instalaciones de radar deben ser utilizadas correctamente y la interpretación de los datos que arrojan -- debe ser analizada por personal altamente calificado y capaz. Asimismo el radar debe encontrarse en perfectas condiciones de uso, puesto que cualquier responsabilidad que se derive de una falla del mismo, será imputable al buque. (51)

Por lo tanto se imputa la culpa de un abordaje, al buque -- que no hubiere observado todo lo anterior. Fariña cita varios fallos jurisprudenciales.

1. El radar no constituye un medio de visión inmediata y -- certera, sino un medio de detección más o menos preciso y eficaz, cuyo empleo no exime al capitán de las obligaciones que le impone el artículo 16 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordaje, tanto más consideremos que un buque previsto de radar no tiene siempre la certidumbre de que el buque que cruza esté dotado -- con la misma instalación. Y aunque no existiese el texto precitado, la prudencia elemental obligaría a reducir la velocidad en forma tal que sea posible detenerse en los límites de visibilidad mediante la visión directa. (52)

Dicho Reglamento establece en sus reglas 15 y 16 una serie de disposiciones para la navegación en circunstancias de visibilidad limitada; que en síntesis son las siguientes:

1. La instalación y uso de aparatos o instrumentos acústicos para la navegación con poca visibilidad.
2. La obligación de los buques de parar su máquina y navegar después con toda precaución, en los casos en que --

señal de niebla de otro buque.

3. La obligación de navegar a una velocidad moderada en -- dichas circunstancias.
4. La responsabilidad o facultad que se otorga a los bu---ques con equipo de radar para efectuar maniobras de seguridad en el momento en que detecten en su pantalla de radar, el eco de otro buque aún sin haber oído señal de niebla. (53)

Como anteriormente se ha dejado establecido, el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar; al navegar un buque en un banco de niebla o en un momento en que la visibilidad es reducida por cualquier causa, debe observar determinadas reglas como son:

La regla 15 del citado Reglamento, dispone que todos los buques deben estar provistos de un silbato, de una corneta de niebla y de una campana, y que en cualquier momento en que la visibilidad se reduzca, deben hacer uso de tales -- instrumentos para indicar su presencia a otros posibles buques navegando en sus inmediaciones.

La regla 16, fija la conducta que deben seguir los buques -- cuando por medio de los mencionados recursos sonoros, se percatan de la presencia de otro buque que navegue en el -- vecindario, creemos que esta regla es la más importante -- dentro del tema que tratamos por lo que la transcribimos -- literalmente.

Regla 16.- a).- En tiempo de niebla, bruma, nieve, fuertes chubascos o en cualesquiera otras condiciones similares -- que limiten la visibilidad, los buques y los hidronavios -- irán a velocidad moderada teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes.

Regla 16.- b).- Todo buque de propulsión mecánica que detecte la presencia de otro buque por la proa de su través -- antes de oír la señal de niebla o de verlo, puede tomar medidas inmediatas e importantes para evitar su aproximación excesiva; pero de no poder evitar esto, deberá parar oportunamente su máquina en la medida que las circunstancias -- lo permitan, para evitar el abordaje, y después navegará -- con precaución hasta que el peligro de abordaje haya pasa-

do. (53)

El mencionado Reglamento en adición a dicha disposición -- para buques-radar, incluye un anexo a su texto con el título de "Recomendaciones sobre el uso del radar como ayuda para evitar los abordajes en el mar", disponiendo lo siguiente:

- a) No se debe maniobrar ni tomar decisiones cuando la información proporcionada por el radar es limitada o imprecisa.
- b) Los buques con instalación de radar deben observar las disposiciones de velocidad establecidas para la navegación en circunstancias de visibilidad limitada.
- c) La vigilancia no debe ser confiada únicamente al radar, pues se sabe que éste no detecta objetos pequeños, tales como pequeñas embarcaciones, boyas e icebergs.
- d) Si el radar detecta buques en el vecindario, la velocidad moderada debe ser más reducida a la obligada a los buques sin radar que oyen las señales de niebla o de otro.
- e) El alcance del radar y la marcación del mismo no constituye una información precisa de la posición y rumbo del buque contrario, por lo que el buque con radar queda obligado a parar sus máquinas y navegar con precaución conforme a lo previsto en el párrafo (b) de la regla 16 del Reglamento.
- f) Si un buque con radar ha efectuado las maniobras prescritas en el párrafo (c) de la regla 16, o sea, ha maniobrado para evitar el acercamiento con otro buque al detectar su presencia, debe asegurarse que dicha maniobra ha sido correcta y que el peligro ha pasado. (54)

Indiscutiblemente dentro de la navegación, el radar ha --- constituido un adelanto, ya que proporciona al navegar una serie de datos para su auxilio en circunstancias especiales.

Pero esta serie de datos, no son en ningún momento completos, exactos o absolutos, y deben ser utilizados como un "auxi

lio" o "ayuda", que aunada a las demás precauciones establecidas pueden contribuir a prevenir accidentes.

BIBLIOGRAFIA.

TEMA II.

1. Derecho de la Navegación. Apuntes Tomo II. Gómez Francia Lydia. Ediciones Castillo. Santa fe. 1964. pág. 135.
2. Manual de Derecho Marítimo. Olivera de Luna Omar. Editorial Porrúa, S.A. México 1981. pág. 130.
3. Gómez Francia Lydia. Op.cit. pág. 135.
4. Gómez Francia Lydia. Op.cit. pág. 137.
5. Manual de Derecho de la Navegación. González Labrero Rodolfo. Ediciones de Palma. Buenos Aires. 1964. págs. 71- y 76.
6. Derecho de la Navegación. Bosch Felipe. Ediciones Lys. - Buenos Aires 1951. pág. 15.
7. Derecho Marítimo. Chorley Lord. Editorial Bosch. Barcelona 1960. pág. 189.
8. Idem. pág. 189.
9. Idem. pág. 191.
10. Idem. pág. 192.
11. Gómez Francia Lydia. Op.cit. pág. 140.
12. Idem. pág. 140.
13. Derecho y Legislación Marítima. Tomo III. Fariña Francisco. Ediciones Paines. Madrid. pág. 23.
14. Idem. pág. 23.
15. Bosch Felipe. Op.cit. pág. 247.
16. Fariña Francisco. Op.cit. pág. 23.
17. Idem. pág. 25.

18. Bosch Felipe. Op.cit. pàg. 230.
19. Idem. pàg. 220.
20. Convención de Bruselas 1910.
21. Fariña Francisco. Op. cit. 342.
22. Fariña Francisco. Tomo III pàg. 31.
23. Idem. pàg. 31.
24. Jurisprudencia Internacional Marítima. Fariña y de Azcàrraga. Colección de Estudios de Derecho Internacional -- Marítimo. Serie "C" No. 15. Editorial Consejo Superior - de Investigaciones Científicas. Madrid 1964. pàg. 115.
25. Idem. pàg. 115.
26. Idem. pàg. 120.
27. Idem. pàg. 121.
28. Idem. pàg. 121.
29. Idem. pàg. 220.
30. Idem. pàg. 220.
31. Idem. pàg. 220.
32. Derecho Marítimo Privado Tomo II. Brunetti Antonio. Ediciones Bosch. Barcelona 1950. pàg. 201.
33. Idem. pàg. 201.
34. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el - Mar.
35. Idem.
36. Idem.
37. Fariña y de Azcàrraga. Op.cit. pàg. 245.
38. Brunetti Antonio. Op.cit. pàg. 242.

39. Idem. pàg. 242.
40. Idem. pàg. 115.
41. Fariña y de Azcàrraga. Op.cit. pàg. 343.
42. Idem. pàg. 245.
43. Idem. pàg. 132.
44. Fariña Francisco. Op.cit. Tomo III pàg. 114.
45. Idem. pàg. 114.
46. Idem. pàg. 127.
47. Idem. pàg. 128.
48. Idem. pàg. 129.
49. Idem. pàg. 130.
50. Idem. pàg. 130.
51. Idem. pàg. 127.
52. Idem. pàg. 127.
53. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar.
54. Idem.

CAPITULO III

LA REGULACION INTERNACIONAL DEL ABORDAJE.

Hasta fines del siglo XIX subsistía una situación por demás caótica, dado que casi todas las legislaciones habían reglamentado y fijado sus conceptos e ideas sobre el abordaje, aunque algunas de ellas en forma más adecuada que otras, pero prevalecía una aplicación localista, puesto que cuando se suscitaba un accidente o colisión entre buques de distinta nacionalidad, cada una de las naciones cuyas banderas enarbolaban los buques en conflicto, trataban de hacer prevalecer sus ideas y sus normas.

Esta posición ocasionaba que los litigios entablados por diferencias derivadas de los abordajes, se hicieran interminables y rara vez llegaban a ser solucionados de manera acertada debido a la dificultad que representaba el conflicto de leyes existentes.

Por estas circunstancias, los gobiernos de los Estados armadores y los comerciantes que utilizaban los transportes marítimos trataron de unificar la diversidad de criterios existentes, por medio de diversos procedimientos, promoviendo la observancia de normas y usos generales o uniformes; suscribiendo tratados internacionales tendientes a solucionar los conflictos de leyes y convocando a conferencias o congresos internacionales para la unificación de normas.

Entre las asociaciones que se han distinguido en dicha tarea, se puede nombrar al "Comité Marítimo Internacional", "La-International Law Association", la "organización Consultiva --Marítima Intergubernamental", así como una infinidad de organismos menores, que se han creado o desarrollado al amparo de las asociaciones antes mencionadas. La labor de estas asociaciones llegó a unificar, hasta cierto punto, la diversidad de criterios existentes sobre el abordaje y sus consecuencias.

En el presente capítulo trataremos de hacer una relación de los más importantes reglamentos que se han adoptado para regular la navegación y evitar las colisiones entre los buques.

1. EL CONVENIO DE BRUSELAS DE 1910 PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJES.

El objeto primordial de este convenio, fue el de unificar las reglas para resolver los conflictos que se derivan de un abordaje, por lo que hace a la responsabilidad y competencia de las acciones que se derivan de este accidente.

Esta tendencia de unificación en materia marítima tiene -- una larga trayectoria; el Comité Marítimo Internacional es un organismo que siempre se ha preocupado de dicha unificación, de la que se ha ocupado en sus distintas conferencias, la de 1896, celebrada en la Ciudad de Bruselas, la de 1898 celebrada en Amberes, la realizada en la Ciudad de Londres en 1899, la del año 1900 llevada a cabo en la Ciudad de París y las de 1902 y 1904 celebradas en Hamburgo y Amsterdam.

En el año de 1888 en la Ciudad de Lausana el Instituto de Derecho Internacional, destacó la necesidad de crear una legislación única, para poder dirimir los conflictos ocasionados por los abordajes pero no pudo obtener resoluciones importantes, en 1892 el Congreso de Génova propuso la aplicación de la Ley de la Bandera para resolver los conflictos, y presentó un proyecto para la organización de una jurisdicción internacional para las acciones de abordaje.

Esta tendencia unificadora tuvo su culminación y vio cristalizados todos los esfuerzos que por años realizó, el día 23 de septiembre de 1910, con la firma del Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje. (1)

Este convenio consta de 17 artículos y uno adicional.

2. REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES EN EL

MAR

Este Reglamento es un conjunto de normas, de carácter técnico en las que se han tomado en consideración los usos técnicos marítimos más comunes observados para regular la navegación y evitar las colisiones entre buques.

La finalidad de este Reglamento es la de evitar los choques entre buques, se puede decir que este ordenamiento es de carácter preventivo. A continuación trataremos de exponer a grandes rasgos y sistemáticamente los antecedentes de su elaboración.

En un principio los buques eran movidos a base de fuerza humana, es decir por medio de remos, y para su construcción era usada esencialmente la madera; con los nuevos descubrimientos técnicos, las embarcaciones alcanzaron mayor magnitud, y una mayor velocidad en sus desplazamientos por la introducción del vapor para mover dichas naves, en su construcción empezaron a emplearse también nuevos materiales.

La aparición, hacia 1840 del buque de vapor, y la utilización del metal en su construcción, trajo como consecuencia una mayor peligrosidad en las colisiones y consecuentemente un aumento de las pérdidas tanto materiales como humanas, a esto se sumaba la no observancia de las normas para la buena navegación. Frente a esta situación en 1848, Francia e Inglaterra suscribieron un convenio en el que se exigió que los buques de vapor llevarán una serie de luces abordo para indicar su situación.

En 1858 y 1862 se adhirieron a este Convenio otros países europeos, en el año de 1858 un nuevo acuerdo entre los dos países que iniciaron esta idea y a las reglas de luces ya establecidas se agregaron otras reglas sobre señales acústicas, en 1862 se adicionaron al convenio nuevas reglas relacionadas con las maniobras de los vapores veleros.

En 1884 todas las reglas ya existentes, fueron revisadas y corregidas y se adicionaron nuevas relativas a señales de so-

corro, velocidad en zona de niebla, en tormenta, y velocidad a la entrada y salida de un puerto.

En octubre de 1889 en la Conferencia Internacional Marítima celebrada en la Ciudad de Washington, fueron elaboradas las -- "Regulations for preventing Collision at Sea", sirviendo de base para su elaboración las reglas derivadas del anterior convenio celebrado inicialmente entre Francia e Inglaterra.

En 1929 se aprobó y firmó el primer Convenio para la salvaguarda de la vida humana en el mar y se propuso la elaboración de una nueva reglamentación para la prevención de abordajes, -- pero dicha reglamentación nunca llegó a ser implantada, por -- ende la reglamentación de Washington continuó vigente.

En 1948 se adoptó un segundo convenio internacional para -- la salvaguarda de la vida humana en el mar, y dado el avance -- técnico y tecnológico para la construcción de buques y la ma-- yor velocidad que para entonces alcanzaban las embarcaciones y la magnitud de éstas, el convenio de Washington, con ciertas -- modificaciones lógicas por el avance tecnológico en el mar, -- fue incluido y firmado como anexo "B" el Convenio para la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar, y en el año de 1954, se -- inició la vigencia de este reglamento, previa consulta de los -- Estados interesados.

De nueva cuenta en el año de 1960 en la Ciudad de Londres, la Organización Consultiva Marítima Gubernamental dependiente de la Organización de las Naciones Unidas celebró una Conferencia Internacional con el objeto de reemplazar con un nuevo convenio al anterior y se elaboró también un nuevo reglamento --- para prevenir abordajes en el mar.

El Reglamento para prevenir Abordajes en el Mar, fue in--- cluido como anexo "B" del Convenio para la Salvaguarda de la -- Vida Humana en el mar, este se encuentra dividido en seis partes y contiene 31 reglas en total, además contiene un anexo -- que incluye ciertas recomendaciones para la prevención de abor-- dajes entre buques equipados con radar.

En el Apartado "A", se hace la indicación de que las reglas relativas a luces se observaran en todo tiempo, desde la puesta del sol o hasta su salida, y durante ese intervalo no se mostraran otras luces, excepto aquéllas que no puedan ser confundidas con las reglamentarias o no impidan su visibilidad, o su carácter distintivo, o no impidan asegurar una vigilancia anterior satisfactoria, las luces prescritas por estas reglas pueden mostrarse también desde la salida hasta la puesta del sol, cuando haya una visibilidad limitada, y en todas las circunstancias en que se estime necesario.

Así como a la característica y posición de las luces y marcas que un buque debe mostrar, en relación en el momento que éste se encuentre, es decir si está navegando, amarrado, fondeado, varado, y las características y porte del mismo, así también si está navegando de noche, o de día, o cuando haya poca visibilidad. (2)

El día 20 de octubre de 1972, en la ciudad de Londres fue aprobado en la Conferencia Internacional, y se promulgó el Convenio Internacional, sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

Dicho Reglamento contiene 38 reglas y 4 anexos, la parte "A", contiene tres reglas: disposiciones generales, responsabilidad y definiciones generales, que prescriben que el Reglamento se aplicará a todos los buques en altamar, y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima, la parte "B" esta contemplada por reglas de rumbo y gobierno, la parte "C" es la referente a las luces y marcas, la "D", contiene reglas relativas a las señales acústicas y luminosas, finalmente la parte "E" se refiere a extensiones.

Las reglas del anexo II, se refieren a la posición y características técnicas de las luces y marcas, el anexo III, a los detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas, y el anexo IV, a señales de peligro. (3)

3. TRATADOS DE MONTEVIDEO DE 1889 Y 1940.

En el año de 1889 en la Ciudad de Montevideo, a instancia de Uruguay, varios países sudamericanos se reunieron para la celebración de un Congreso en el que se trataron diversos temas de derecho marítimo así como de la navegación marítima en esta zona; este Congreso elaboró una serie de normas tendientes a solucionar los conflictos que surgieron en materia marítima entre las legislaciones de los países sudamericanos. (4)

Al cumplirse el cincuentenario de la firma de dicho tratado, en el año de 1940, se realizó, en la Ciudad de Montevideo otro Congreso con la asistencia de los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú, con las mismas finalidades del celebrado en 1889, en el se elaboró y aprobó un nuevo tratado, que dedica al abordaje un título II, que se denomina "De los Abordajes", dicho título consta de siete artículos y se enumeran del artículo quinto al décimo primero.

En estos artículos, se establece que cuando se suscite un abordaje, éste debe ser conocido y resuelto aplicándose la Ley del Estado en cuyas aguas se haya producido, de igual manera el Tribunal donde se debe dirimir el conflicto, es el del Estado en cuyas aguas se suscite el accidente.

Cuando el abordaje se produce en aguas que no pueden ser consideradas jurisdiccionales se aplicará la Ley de la Bandera para resolver los conflictos derivados de aquel.

Cada buque estará obligado en los términos de la Ley de su Bandera cuando el abordaje tenga lugar en el altamar; si los buques que entran en colisión son de diferente nacionalidad, las acciones civiles deberán intentarse ante los Tribunales del domicilio del demandado, ante los Tribunales del puerto de la matrícula del buque o los del lugar en el que el buque fue embargado por el abordaje, o donde hiciese su primer escala.

Cuando el capitán o la tripulación resultan culpables en un abordaje, sólo podrán ser demandados penalmente ante los Tribunales del Estado cuya Bandera enarbole el buque en el momento de la colisión.

Las acciones antes mencionadas se extienden a la colisión entre buques y cualquier propiedad mueble o inmueble, y respecto a los daños que se causen por las maniobras de los buques, aunque no exista contacto físico efectivo. (5)

4. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS- REGLAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA CIVIL EN MATERIA DE- ABORDAJE.

La tendencia hacia la unificación para la solución de los conflictos que se suscitan con motivo de los abordajes, se recoge en el Convenio de Bruselas de 1910, en el que se consiguio la uniformidad de ciertas reglas sobre abordaje.

El día 10 de mayo de 1952, en la Ciudad de Bruselas, se firmaron dos Convenios, cuya finalidad fue que se unificaran ciertas reglas sobre las acciones que se derivan de los abordajes, y sobre el Tribunal competente para conocer y resolver sobre dichas acciones, estos convenios, fijan la competencia penal y la competencia civil.

En 1974, en la Ciudad de Bruselas, habiéndose reconocido la utilidad de fijar ciertas reglas uniformes sobre la competencia civil y penal en materia de abordajes, fue que se firmaron de nueva cuenta dos Convenios para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil y penal en materia de abordajes. Es importante hacer notar que nuestro país no se adhirió ni se ha adherido a estos Convenios, ni concurrió a las convenciones internacionales que les dieron origen.

El Convenio relativo a la materia civil consta de 16 artículos, los primeros ocho establecen que las acciones que se derivan por abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima, o entre éstos y embarcaciones de navegación interior podrán entablarse únicamente: ante el Tribunal de la residencia habitual del demandado o del lugar de uno de sus establecimientos de explotación del lugar del abordaje, cuando éste haya ocurrido en los puertos y radas o en las aguas interiores; o ante el del lugar en que se haya practicado un embargo del buque demandado, u otro buque que pertenezca al mismo demandado, y en el que el demandado haya prestado caución u otra garantía.

Al demandante le corresponde decir ante cual de los Tribunales antes indicados, será entablada su acción, asimismo éste no podrá entablar otra demanda basada en los mismos hechos ante otra jurisdicción, sin que antes se desista de la acción -- entablada.

Las demandas reconventionales, serán conocidas por el Tribunal que conoce de la acción principal.

Quando existan varios demandantes cada uno de ellos podrá deducir su acción ante el Tribunal que anteriormente haya sido entablada una demanda nacida del mismo abordaje.

Quando todos los intereses pertenezcan al mismo Estado del Tribunal que conozca del asunto, será aplicable la Ley Nacional y no el Convenio.

Las reglas de este Convenio no surtirán efectos, en lo -- que concierne a las acciones nacidas del contrato de transporte o de cualquier otro contrato.

~~En lo que respecta a los intereses pertenecientes a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrán ser subordinadas por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad. (6)~~

5. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS- REGLAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE- ABORDAJE.

El presente convenio tiene por objeto, el unificar las reglas relativas a la competencia penal que se deriven del abordaje, en 1952 en la Ciudad de Bruselas se firmó el primer convenio, compuesto por doce artículos, los primeros se referían a la fijación de la competencia y los últimos contenían disposiciones varias, nuevamente en 1974 en la misma Ciudad se llevó a cabo una segunda Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en ma-

teria de abordajes u otros accidentes de navegación.

Este convenio, actualmente está en vigor, dispone que en caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación marítima que comprometa la responsabilidad penal o disciplinaria del capitán, o de cualquier otra persona al servicio del buque, no podrá invocarse ningún procedimiento, sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón enarbole el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación.

La única autoridad competente para decretar el embargo o retención del buque, es la del pabellón que enarbole dicha nave.

Lo estipulado en las reglas de este Convenio, no se opone a que las autoridades de un Estado en caso de abordaje, apliquen cualquier medida relativa a certificados de competencia y licencias otorgadas por dicho Estado o de perseguir judicialmente a sus nacionales por razón de infracciones cometidas, -- mientras estaban abordo de un buque que enarbolaba pabellón de otro Estado. (7)

6. LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

El famoso desastre sufrido por el vapor Titanic, el 14 de abril de 1912, que fue abordado durante la noche por un iceberg y que en cuatro horas desapareció bajo las aguas del Atlántico aproximadamente a 300 millas al sudeste de Cabo Race en Terranova, hizo ver la necesidad de un acuerdo internacional en materia de seguridad de la navegación, pues de las 2,180 personas que iban abordo del Titanic, que por cierto hacia su primer -- travesía entre Southampton y Nueva York, perecieron 1,475 salvándose sólo 705 por el Karpathia, que llamado por T.S.H., llegó al lugar del siniestro tres horas después del hundimiento.

De noviembre de 1913 al 20 de enero de 1914, en Londres tuvo lugar la Conferencia Internacional en la que participaron -- Alemania, Austria, Hungría, Bélgica, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Noruega, Países Ba-

jos, Rusia y Suecia, en dicha Conferencia se firmo un Convenio que contenia 74 articulos con una reglamentación anexa de 52 - articulos más, en los cuales se dictaban normas sobre información meteorológica, destrucción de hielos flotantes, empleo de la radiotelegrafia, compartimentación de los buques, medidas - contra incendios, número y colocación de los botes de salvamento.

Con la Primera Guerra Mundial, las ratificaciones de este Convenio fueron entorpecidas y al término de ésta se elaboraron nuevos proyectos tendientes al mismo fin, así el 31 de mayo de 1929, en la Ciudad de Londres, se firmo un nuevo Convenio que entraria en vigor el día 10. de enero de 1935, en el cual se establecieron normas referentes a la construcción naval, los ingenios de salvamento, la telegrafia sin hilos y la seguridad de la navegación.

En junio de 1948, nuevamente en la Ciudad de Londres tuvo lugar otra conferencia donde se elaboró un nuevo texto que entró en vigor el día 19 de noviembre de 1952, y ante los progresos de la técnica náutica y el impulso codificador del I.M.S.O. asimismo otros convenios fueron elaborados en 1960 y 1970 que regulan la materia de abordajes, y que están en íntima conexión con la seguridad de la vida humana en el mar. (8)

Hay que admitir que el convenio de 1914, era incompleto en muchos aspectos y dado el aumento de experiencias adquiridas por las potencias marítimas y de los grandes adelantos conseguidos en los métodos y tipos de construcción de barcos de pasajeros, en julio de 1927 la Board of Trade Británica, preparó un memorandum en que se pasaba revista a dichas circunstancias y se sugerían determinadas enmiendas al convenio.

En 1929 el gobierno Británico, envió invitaciones a los demás gobiernos proponiendo la celebración en Londres de una conferencia para revisar las disposiciones del convenio de 1914. En abril de 1929 se celebró en dicha ciudad la conferencia, que debatió sobre temas de índole técnico, uno de ellos suscitado por el hundimiento del Titánico, que afectaba directamente a la seguridad de la navegación por el Atlántico norte, así el gobierno Americano, creó el Servicio Internacional de la Patrulla contra Hielos, (International Ice Patrol Service), tratándose de tan valioso medio de notificar a los buques la -

proximidad de "icebergs", los principales Estados Marítimos se comprometieron a contribuir a los gastos del servicio en ciertas proporciones.

El logro más importante de la Conferencia fue la adopción de un Convenio Internacional pro la Seguridad de la Vida Humana en el mar, el 31 de mayo de 1929 que firmaron los gobiernos de: Gran Bretaña, el Estado Libre de Irlanda; Finlandia, Francia, Alemania, E.E.U.U., Bélgica, Dinamarca, Canadá, Austria, India, Holanda, Italia, Japón, Noruega, España, Suecia y Rusia el convenio se dividía en ocho capítulos que contenían 66 artículos y 2 anexos, y trataban de normas uniformes bajo los siguientes encabezados: Construcción de barcos de pasajeros, estabilidad y equipamiento con aparatos salvavidas e instalaciones radiotelegráficas de todos los barcos de carga de menos de 1600 toneladas de registro bruto, y seguridad de la navegación. Reemplaza y anula al convenio de 1914.

Todos los demás convenios y tratados relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, y en cuestiones afines conservan su pleno efecto durante el plazo de validez de los mismos, en lo referente a: A). Barcos a los que no tiene aplicación el convenio de 1922; B). Barcos a los que tiene aplicación el convenio respecto de cualquier punto no expresamente previsto en el convenio.

El convenio de 1929, impone a todos los Estados signatarios la obligación de adoptar las medidas necesarias para dar efecto a sus disposiciones, sin embargo, no faculta a los barcos de ninguno de los Estados contratantes para hacerlas cumplir en alta mar, pero el grado de diligencia y las exigencias de la seguridad se han convertido en las reconocidas por un convenio internacional que obliga a los nacionales de los Estados contratantes.

Ha habido un aumento general en lo que se refiere a la seguridad de la vida humana en el mar, y la proporción de pérdidas humanas ha quedado reducida a un 0.05%, el punto de vista adoptado por la conferencia internacional de 1929, fue el de que la primera línea de defensa es el buque mismo, y que debía otorgar una consideración primordial a las cuestiones relativas a su construcción, pero que si a pesar de todo ello, sobre

viniere un desastre la segunda línea defensiva es el uso de la T.S.H. para invocar ayuda, junto con los botes salvavidas en número suficiente y hasta el máximo que pueda manejarse con rapidez y eficacia, con el suplemento de luces flotantes y demás aparatos de señales que faciliten la recogida de los naufragos por los barcos que acudan a su socorro.

Desde la firma del convenio en 1929, ha habido muchos adelantos técnicos sobre todo en cuanto a la construcción y diseños de los buques, aparatos contra incendios, salvavidas, uso de la radio y demás ayudas a la navegación. Los adelantos electrónicos de la Segunda Guerra Mundial, surtió gran influencia en la protección de la vida humana en el mar, buena parte de los trabajos preparatorios para asegurar cierto grado de acuerdos internacionales sobre algunos de estos asuntos técnicos se realizaron en los años que precedieron al convenio de 1929, -- gracias a la estrecha cooperación entre Gran Bretaña y los E.E.U.U., se lograron progresos de mucha utilidad. Del 23 de abril al 10 de junio de 1948, se reunieron en Londres delegados de treinta países, observadores de cuatro Estados y representantes de cierto número de organizaciones internacionales, por invitación de Gran Bretaña, para celebrar la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, los logros de dicha conferencia pueden resumirse así:

- A) Preparó para la firma el Convenio Internacional Pro Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1948, que sustituyó al de 1929, entró en vigor el 19 de noviembre de 1952 al depositarse el número requerido de aceptación por quince países. Simultáneamente nuevas normas de seguridad redactadas por el Ministerio de Transporte Inglés, con arreglo a la Merchant Shipping, entraron en funcionamiento para dar efecto al convenio.
- B) Revisó el actual Reglamento Internacional para Evitar Abordajes en el Mar, pero decidió no unir el Reglamento revisado al Convenio, sino invitar al gobierno del Reino Unido, para que el Convenio Internacional Pro Evitación de Abordajes de 1928, fuera modificado y se fijara la fecha a partir de la cual dicho Reglamento sería aplicado para los gobiernos que accedieran a aceptarlo. Este Reglamento entró en vigor en 1954.
- C) Adoptó también cierto número de recomendaciones sobre -

asuntos en que deseaba actuar, inclusive normas fijadas de compartimentación de barcos de pasajeros, aparatos de sondeo, radar y coordinación de seguridad en el mar y en el aire. Por lo que concierne a la radio ayuda a la navegación, el Comité de Seguridad Marítima, debió considerar el tema de las radio ayudas a la navegación como de fundamental importancia para aumentar la seguridad de la navegación; debiendo iniciar o proseguir aquellos estudios especiales de los varios aspectos del problema que parezcan necesarios, debiendo garantizar la coordinación y distribución de información en este terreno entre los gobiernos.

El Convenio de 1948, se divide en los siguientes capítulos y apartados: Generales, incluyendo inspección y certificados y accidentes; Construcción que incluye compartimentación y estabilidad, instalaciones eléctricas (sólo para barcos de pasajeros), protección contra incendios en espacio de alojamientos y servicios (sólo para barcos de pasajeros), detección y extinción de incendios; aparatos salvavidas, incluyendo disposiciones para barcos de pasajeros y de carga, así como cláusulas aplicables por separado a barcos de pasaje y de carga; radiotelegrafía, radiotelefonía, incluyendo guardias, requisitos técnicos y diario de radio; seguridad de la navegación y transporte de granos y mercancías peligrosas. (9)

En la ciudad de Londres, el 17 de octubre de 1960, se suscribió la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, esta convención reemplaza y abroga a la celebrada en día 10 de junio de 1948, este convenio en su capítulo VIII, que contiene 12 reglas en total, es de aplicación para los buques de propulsión nuclear, y a grandes rasgos dispone lo siguiente: Sobre seguridad y protección contra radiaciones indebidas u otros peligros de origen nuclear tanto en el mar como en los puertos, para la tripulación, los pasajeros o el público, o para las vías de navegación, los alimentos y los recursos acuáticos, la estimación de seguridad deberá ponerse con suficiente anticipación a disposición de los gobiernos contratantes de los países que el buque de propulsión nuclear vaya a visitar, con el fin de que los gobiernos interesados puedan evaluar la seguridad del buque.

Los buques de propulsión nuclear de pasaje, serán objeto-

de las siguientes visitas; a la entrada de servicio del buque, una inspección completa de la estructura en su central núcleo-eléctrica, esta visita de manera que se asegure que las disposiciones que el presente convenio estén debidamente en orden, una visita periódica, esta debe ser cada año para determinar - que todos los instrumentos y normas que exige el convenio estén satisfechas, y cuando ocurra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad del buque, o a la integridad de los aparatos de salvamento, para comprobar que el buque cumple con las disposiciones de la presente convención y del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar.

Estos buques deberán obtener un certificado especial para buques de pasaje de propulsión nuclear, que serán expedidos -- por la administración o por una persona u organización debidamente autorizada por la administración.

En los certificados para los buques de carga de propulsión nuclear, deberá hacerse constar que: el buque siendo de propulsión nuclear, satisface todos los requisitos del capítulo VIII de la Convención, y responde a la evaluación de seguridad aprobada para el buque, este certificado tendrá una validez no superior a los doce meses.

Los buques de propulsión nuclear, estarán sometidos a una fiscalización especial antes de entrar en los puertos de los - gobiernos contratantes, con objeto de verificar la existencia - abordo de un certificado de seguridad para buques de propul- - sión nuclear, y de comprobarse que no existen radiaciones inde- - bidas u otros peligros tanto en el mar, como en el puerto, pa- - ra la tripulación, los pasajeros o el público o para las vías - de navegación, los alimentos y los recursos acuáticos.

En caso de producirse algún accidente que pueda significar un peligro para las zonas circundantes, el capitán de un buque de propulsión nuclear deberá ponerlo, inmediatamente en conoci- miento de la administración, también inmediatamente informara - a las autoridades competentes del Gobierno, de cualquier país - en cuyas aguas se encuentre el buque, o a cuyas aguas se acer- que con averías.

El día 10. de noviembre de 1974, nuevamente en la Ciudad de Londres, se suscribió el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que reemplazó al de 1940, y actualmente se encuentra en vigor. En su primera parte contiene 14 artículos, que reglamentan las obligaciones en general contraídas en virtud del Convenio por los gobiernos contratantes, en su ámbito de aplicación, la obligación de los gobiernos contratantes de facilitar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Internacional, una lista de los organismos no gubernamentales con autoridad para actuar en su nombre, por lo que hace a la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, a fin de distribuir entre los gobiernos contratantes para conocimiento de sus funcionarios, el texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que hayan promulgado acerca de las distintas regidas por el presente convenio, enmiendas, firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión, entrada en vigor, denuncia, depósito y registro, y los idiomas en que está redactado el presente convenio.

En su anexo nos da primeramente una serie de definiciones tales como: "se entenderán como reglas las contenidas en el presente convenio; por administración, el gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque; por viaje internacional, un viaje desde un país al que sea aplicable el convenio, hasta un puerto situado fuera de dicho país, o viceversa, toda persona que no sea el capitán, o miembro de la tripulación, un niño de menos de un año de edad; por buque de pasaje, el que transporta a más de 12 pasajeros; por buque de carga, aquél que no sea de pasaje; por buque tanque, aquél que está constituido o adaptado para el transporte agranel de cargamento de líquidos de naturaleza inflamable; por buque pesquero el utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otras especies vivas de la fauna y flora marina; por buque nuclear el previsto de una instalación de energía nuclear; por buque nuevo, todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del presente convenio, o posteriormente; por buque existente, todo buque que no es un buque nuevo".

La parte B "Reconocimiento y certificados", contiene 15 reglas en total, y regula la parte relativa a los reconocimientos de que son objetos los buques de pasaje y carga, de sus instalaciones de radar, del casco y de las máquinas y si estos cumplen con los requisitos exigidos por las reglas del presen-

ta convenio, se extenderà un certificado, cuando un buque le sea concedido una exención, se le extendera un certificado -- llamado "certificado de exención".

El contenido del convenio se puede resumir de la siguiente manera: En su capítulo II-1, habla sobre construcción, compartimentado y estabilidad y máquinas e instalaciones eléctricas; en su capítulo II-2, sobre construcción, prevención, detección y extinción de incendios, medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje que transportan más de 36 pasajeros; para los que transportan menos de 36 pasajeros, medidas de seguridad contra incendios en buques de carga, en buques tanque, medidas de seguridad especiales contra incendios en los buques de pasaje existentes, en su capítulo III, se refiere a dispositivos de salvamento; el capítulo IV aborda lo relativo a la radiotelegrafía y radiotelefonía, su ámbito de aplicación y definiciones; servicio de escucha, prescripciones técnicas, registros de radielétricos; sobre la seguridad de la navegación habla en su capítulo V; sobre el transporte de grano, en el capítulo VII que también nos indica sobre el porte de mercancías peligrosas, y por último en el capítulo VIII, todo lo relativo a los buques nucleares.

7. CODIGO DE SEÑALES MARITIMAS, RADIOTELEGRAFICAS Y RADIO TELEFONICAS.

El primer código de señales marítimas, es de origen inglés merced de los trabajadores de una comisión de expertos constituida en 1855, dependiente de la Board of Trade.

En 1857, el gobierno británico publicó el "The Commercial Code of Signals for Use of all Nations", que fue aceptado en 1862 por el gobierno francés, recomendando ambas naciones su uso a los demás Estados, lo cual fue ocurriendo a lo largo de los años y respetándose las revisiones efectuadas en 1880, 1900 y 1934 fecha esta última en que se estableció en Londres un Comité Internacional permanente, bajo el control del citado Board of Trade, con la obligación de tener al día el mencionado código de señales marítimas, fijando las conocidas banderas expresivas de las consonantes del alfabeto excepto la X y la Z (en 1855), que quedaron aumentadas a 26 banderas una por cada letra del alfabeto (sin la N) con la añadidura de 10 banderas-

más para señalar los números del 1 al 0, y tres de repetidores con el distintivo de inteligencia. (10)

El invento de la telegrafía sin hilos se constituye en valioso medio del cual pueden servirse los barcos en situaciones apuradas, para conseguir ayuda y normas a este fin figuraban en el Convenio Radiotelegráfico Internacional, firmado en Berlín en 1906, allí se aceptó el principio general de que la T.-S.N., exista para enviar mensajes, y que los despachos remitidos por tal sistema están sujetos a las normas expuestas en el Convenio de San Petesburgo de 10 de julio de 1875, acerca de telégrafos ordinarios, surgieron dificultades porque ciertas potencias por motivos comerciales adoptaron sistemas particulares de telegrafía sin hilo.

Estos inconvenientes fueron plenamente debatidos por la Conferencia celebrada en Londres el 5 de julio de 1912, en la que se adoptó un nuevo Convenio Radiotelegráfico, que fue firmado por treinta potencias que se comprometieron a imponer sus disposiciones a las empresas privadas autorizadas para establecer y manejar estaciones radiotelegráficas a bordo de buques que ostentan su pabellón.

Los barcos de los Estados contratantes están obligados a intercambiar radiotelegramas en cualquier otro buque y entre estaciones de buques controlados por las partes signatarias sin distinción. En cuanto al sistema radiotelegráfico adoptado por dichos buques, o estaciones y demás estaciones radiotelegráficas están obligadas a aceptar con preferencia absoluta llamadas de socorro de donde quiera que procedan y a contestar las análogamente y darles el efectivo.

Como apéndice al convenio figuran normas detalladas de servicios, cuyo funcionamiento administrativo fue confiado a la Oficina Telegráfica Internacional de Berna, Suiza, la Conferencia adoptó también una resolución según la cual en interés general de la navegación, debe imponerse a determinadas clases de barcos la obligación de llevar instalaciones radiotelegráficas.

A iniciativa del gobierno británico, que de largo tiempo atrás venía favoreciendo el principio del equipamiento obligatorio de los buques con telegrafía inalámbrica, así en la Confe-

rencia celebrada en Londres en 1914, se adoptó un Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que en su capítulo 5 disponía que los barcos que llevaran más de cincuenta -- personas a bordo, debían estar dotados de instalaciones radiotelegráficas, con sujeción a la facultad de los gobiernos de los Estados contratantes de eximirlos cuando la ruta y las circunstancias de la travesía fueren tales que hagan insensato o superfluo el requisito de una instalación radiotelegráfica (arts 31 y 32).

Dicho Convenio no entró en vigor de una forma general, debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, pero varios -- países habían adoptado ya medidas exigiendo que ciertos buques fuesen dotados de aparatos de T.S.H., y otros adoptaron luego medidas análogas, basadas en las disposiciones del Convenio.

En 1927 se reunieron en la Ciudad de Washington, para estudiar un nuevo proyecto del Código, el cual fue preparado por -- el gobierno británico, este nuevo Código Internacional de señales fue editado en varios idiomas, entrando en vigor en 1934.- Al Comité Permanente Internacional le fue confiada la tarea de mantener al día dicho Código, teniendo su sede en la Ciudad de Londres, bajo la guía del Board of Trade. (11)

La corporación Lloyd's Londinense tiene el control y funcionamiento de las estaciones de señales del Reino y de diversos lugares del extranjero. Durante más de dos siglos ha sido -- centro de reunión y difusión de información marítima, tiene -- agentes en todo los puertos de importancia en el mundo, y está en condición de prestar ayuda a patrones de barcos en emergencias surgidas de accidentes o contingencias que ocurran a barcos en el mar, además inspeccionan y tasán los daños ocasionados a los cargamentos.

La corporación Lloyds's, constituye el más importante centro internacional donde se conciertan todas las modalidades -- del seguro marítimo.

Los informes procedentes de las estaciones de señales y se -- ñales que son recopilados por sus agentes, así como la transmisión por T.S.H., o por teléfono de mensajes y órdenes urgen-

tes, por conducto del Intelligence Departament del Lloyd's en Londres, va aprovechándose cada vez más por muchos gobiernos - extranjeros.

La Oficina Hidrográfica Internacional, hoy establecida en Monaco, nació como resultado de la conferencia celebrada en Londres en el año de 1919.

En 1921 tuvo lugar otra conferencia celebrada en la Ciudad de Monaco, donde se adoptaron los estatutos de la Oficina Hidrográfica, uno de sus propósitos, es de coordinar la labor de los servicios hidrográficos de sus miembros, con vistas a que la navegación sea más sencilla y segura en todos los mares. De acuerdo con el plan de desarrollado por iniciativa de la Oficina, se han tomado también medidas para que los patrones de los barcos puedan consultar ejemplares de avisos a los navegantes, dichos ejemplares son editados en inglés y en otros idiomas.

En 1864 fue construido en Cabo Espartel un faro, ya que a la altura de dicho cabo se suscitaban muchos naufragios, así el día 31 de mayo de 1865, es girado por catorce países en la ciudad de Estánger el convenio para su construcción.

Este faro está colocado bajo la soberanía y propiedad del Sultán de Marruecos, los Estados contratantes están obligados a respetar su neutralidad. Su administración se confía a una Comisión Internacional, con sede en Tánger, compuesto de representantes de los Estados signatarios. En 1892 con arreglo al acuerdo concertado entre los gobiernos de Francia y Gran Bretaña, y aprobado por el Sultán de Marruecos y catorce naciones más, se estableció también en Cabo Espartel una estación de semáforos de señales, que es administrada por Lloyd's, pero está colocada bajo el pabellón Marroquí y sujeta a la alta inspección de los representantes diplomáticos y consulares de las potencias signatarias en Marruecos. Su régimen legal no es igual al que rige el Faro, dado que el semáforo puede cerrarse en tiempo de guerra, a petición de cualquiera de los Estados contratantes.

Por el tratado de Yeddo firmado por Gran Bretaña, Estados Unidos de Norte América, Francia y Holanda, el día 25 de junio de 1866, el gobierno Japonés, establecería faros, luces y bo-

yas en la medida necesaria para hacer segura la navegación en los accesos a los puertos nipones.

Se han firmado una gran cantidad de convenios, como los -- descritos anteriormente, para que la navegación en la mar sea cada vez más segura; sería necesario la utilización de un buen número de fojas para poder detallar todos estos convenios, por lo que solo hemos reducido una compilación de las más importantes.

a). LUCES Y MARCAS.

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar que actualmente está en vigor, regula la posición, número y características de las luces y marcas -- que debe mostrar un buque y atienden o se encuentran -- en estrecha relación con el momento navegatorio en que se encuentre el mismo en un momento determinado (navegando, amarrado, fondeado, sin gobierno, varado, remolcando a otros buques), o al porte y características -- del mismo (buques de carga, de pasajeros, de pesca, arremo, embarcaciones menores y demás).

b). LUCES DE NOCHE O VISIBILIDAD LIMITADA.

Dicho Reglamento, hace referencia a las luces que debe mostrar un buque navegando en la noche o de día pero -- con poca visibilidad, dichas luces deberán ser observadas desde la puesta hasta la salida del sol, debiéndolos buques abstenerse de mostrar otras luces que puedan confundirse con las reglamentarias.

Establece la posición de las luces que debe mostrar el buque, según el momento en que se encuentre y las características del mismo. Así un buque de propulsión mecánica que se encuentre navegando, debe mostrar en el palo trinquete una luz blanca que sea proyectada ininterrumpidamente; los buques de una sola eslora mayor -- de ciento cincuenta pies, debe mostrar una segunda luz similar a la anterior, colocada a proa o a popa de la primera.

Un buque que remolca a otro u otros, debe llevar luces especiales que indiquen el servicio que está prestando

además de las luces de costado, mostrará dos luces --- blancas brillantes colocadas en forma vertical, cuando remolque a más de un buque deberá mostrar, no dos sino tres luces.

Los buques sin gobierno deberán mostrar dos luces rojas, colocadas en forma vertical, que sean visibles -- desde los cuatro puntos de la rosa a una distancia de dos millas por lo menos.

La regla 5, establece las luces que deben mostrar los buques de vela y los buques remolcados, la regla 7, -- las que deben mostrar los buques con eslora inferior a sesenta y cinco pies, los de remos o los de vela de menos de cuarenta pies. La regla 9 dispone las que debe mostrar una embarcación de pesca ya sea que se encuentre pescando al rastreo, sin pescar.

c). MARCAS.

Quando la visibilidad no requiera de la utilización de las luces, y desde la salida a la puesta del sol, los buques mostrarán marcas o señales especiales para indicar sus maniobras, como son marcas romboides de color negro y de un diámetro de dos pies, globos, marcas negras.

Así por ejemplo un buque sin gobierno debe llevar una línea vertical en donde puedan colocarse globos o marcas negras con diámetro no inferior a dos pies.

d). SEÑALES ACUSTICAS.

El Reglamento en su parte "C", establece la conducta a seguir por los buques en zonas en que la visibilidad sea limitada, así como la forma de señalar su situación mediante la emisión de señales acústicas, todo buque deberá estar previsto de un silbato eficaz que suene por acción del vapor o de algún sustituto de éste; de una corneta de niebla activada por medio mecánico, y de una campana.

Así cuando exista niebla, bruma o se presente cualquier fenómeno meteorológico que reduzca la visibilidad, los buques para indicar su posición, deberán hacer uso de los instrumentos antes mencionados. También indica los intervalos, y la duración a que debe prolongarse cada sonido.

Así por ejemplo: un buque de propulsión mecánica navegando en tales circunstancias meteorológicas, deberá emitir un sonido prolongado con intervalos que no excedan de dos minutos, con el silbato o con la corneta.

El buque en marcha pero detenido sin navegar, debe emitir dos sonidos prolongados separados por un intervalo de un segundo, y así sucesivamente se establecen disposiciones para cada caso, como por ejemplo para el buque fondeado que deberá repicar su campana durante cinco segundos con intervalos que no excedan de un minuto.

e). RUMBO Y GOBIERNO.

la parte "D" del mencionado Reglamento, se refiere a las reglas que deben observar los buques en relación al rumbo y gobierno de los mismos.

Las reglas 17 a la 24 fijan las conductas para cuando dos buques de vela se aproximen de tal forma que puedan tener una colisión, en este caso uno de ellos deberá separarse del otro observando las siguientes reglas:

1. El que tenga el viento a babor se separará del otro.
2. En el caso en que ambos reciban el viento en la misma banda, el que está a barlovento se separará de la derrota del que esté a sotavento.

Es importante hacer resaltar que se establece en estas reglas, que todo buque que se vea obligado a separarse de la derrota de otro, deberá hacerlo a fondo y que en el momento oportuno debe moderar su velocidad, parar o dar atrás según sea el caso.

La regla 24 establece que todo buque que alcanza a otro, deberá separarse de la derrota del mismo hasta que lo pase y lo deje en franquicia. La regla 25 regula la navegación en los canales y pasos estrechos, estableciendo que en dichos lugares los buques de propulsión mecánica llevarán siempre la derecha del canal o cuando menos el eje medio, siempre y cuando esto no implique un riesgo excesivo.

f). SENALES ACUSTICAS PARA BUQUES A LA VISTA UNO DE OTRO.

En la regla 28 se indican las señales acústicas que -- deben emitir los buques que se avisten, se establece -- que estando a la vista dos buques si uno de ellos debe realizar una maniobra de cambio de rumbo o cualquier otra, debe avisar tal situación al otro buque, emitiendo sonidos con su silbato, que deberán ser interpretados como sigue:

1. Un sonido breve quiere decir "caigo a estribor".
2. Dos sonidos breves significan "caigo a babor".
3. Tres sonidos breves anuncian "estoy dando atras".
4. Siempre que un buque tenga duda de que el otro que avista está seguro de las maniobras que deba realizar, emitirá cinco sonidos breves y rapidos. Se establece que estas señales acústicas para mayor seguridad pueden ser acompañadas de luces.

La regla 31 fija las señales que debe o puede utilizar un buque que requiera asistencia, como son: disparo de cañon, emisión de sonidos continuos con aparatos acústicos para niebla, cohetes y bombas, emisiones de radiotelegrafía y radiotelefonía, banderas, y fuego abor do.

g). RECOMENDACIONES SOBRE EL USO DEL RADAR.

Como anexo al reglamento, se incluye un texto de "recomendaciones sobre el uso de la información proporcionada por el radar como una ayuda para evitar los abordajes en el mar", dichas recomendaciones constan de ocho puntos, en los que se establece que toda la información obtenida por medio del radar debe ser clara y precisa, por consiguiente, las suposiciones son peligrosas y deben evitarse.

Se establece también que un buque que navegue con ayuda del radar en zonas de niebla o de visibilidad limitada debe maniobrar de acuerdo con las reglas de velocidad que se establecen para todos los buques; es decir, debe reducir su velocidad y mantenerse alerta, -- tanto más cuanto que se sabe que el radar no detecta a las pequeñas embarcaciones y objetos flotantes similares. (12)

BIBLIOGRAFIA

TEMA III.

1. Derecho Internacional Marítimo
Colombos C. John
Editorial Aguilar. Madrid 1961
pàg. 233.
2. Derecho de la Nvegación
Schuldreich Tallada, Héctor Adolfo
Editorial Lumen. Buenos Aires. 1954
pàg. 31
3. Diario Oficial de la Federación No. 17 tomo
CCCXXXVI, Miércoles 26 de mayo de 1976.
4. Schuldreich Tallada, Héctor Adolfo. op. cit. pàg. 31.
5. Ibidem pàg. 32.
6. Derecho Internacional Marítimo
De Azcàrraga, José Luis
Ed. Ariel, Barcelona 1970
pàg. 13.
7. Ibidem pàg. 15
8. Colombos C. John. op. cit. pàg. 248, 252.
9. Diario Oficial de la Federación. núm. 5 Tomo CCCXLII
Lunes 9 de mayo de 1977.
10. Colombos C. John. op. cit. pàg. 330.
11. Ibidem. pàg. 332.
12. Diario Oficial de la Federación. Núm. 17 Tomo
CCCXXXVI. Miércoles 26 de mayo de 1976.

CAPITULO IV

REGLAMENTACION NACIONAL SOBRE ABORDAJE.

La República Mexicana tiene 9,903 kilómetros de costas de los cuales 7,147 kilómetros corresponden al Océano Pacífico y el resto al Océano Atlántico, dentro de este litoral sus puertos más importantes son: Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos, y dentro del litoral del Océano Pacífico sus puertos de mayor importancia son: Guaymas, Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

A partir de la conquista, México inicia su vida marítima, pues una vez realizada ésta, desde México se estableció la primera ruta marítima comercial de América al Oriente entre el 21 de noviembre de 1564 y el 3 de octubre de 1565, cuando el Monje Agustino Fray Andrés de Urdaneta trazó el mapa de tornavuelta de las Filipinas a la Nueva España. (1)

El 15 de junio de 1592, se estableció el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México, dependiente de la Casa Contratación de Sevilla, con el objeto de vigilar los trámites mercantiles en México y beneficiar el comercio de dicha ciudad sobre las demás poblaciones del país, esto dio lugar a la creación de dos Consulados más en Guadalajara y Veracruz.

A los mencionados tribunales les correspondía conocer de los pequitos mercantiles, avaluos, seguros y algunos otros puntos. (2)

Carlos III autorizó la apertura de nuevos puertos para el Comercio de Indias, como fueron alfaques de Tortosa, Alicante, Armería, Barcelona, Cartagena, Coruña, Gijón, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Santander de España, esto se debió al abatimiento económico que España sufría, y se habilitaron en Nueva España los puertos de Altamira, Tamaulipas; Campeche; la Paz, Baja California, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Sisal, Soto la Marina y Tlacotalpan.

Durante el Gobierno de Antonio López de Santa Anna fue emitida el acta de navegación para el comercio de la República Mexicana, además se creó y estableció la primera Escuela Náutica del país en la Isla del Carmen, así como la primera Escuela Naval en ese mismo lugar.

El 16 de mayo de 1864, apareció el Primer Código de Comercio Mexicano, que pretendió suplir las viejas ordenanzas de -- Bilbao heredadas del período colonial, dicho ordenamiento legal contaba de 1091 artículos, que regulaban de manera sistemática la materia mercantil.

Durante el Segundo Imperio Mexicano, Maximiliano de Habsburgo, emitió la legislación más completa que sobre materia marítima ha tenido nuestro país, pero desafortunadamente tan magnífica obra jurídica, tuvo una duración efímera.

Durante el régimen de Porfirio Díaz, la Marina Mercante recibió un impulso inusitado, fueron emitidos, el Código de Comercio del 20 de abril de 1884 y el 15 de septiembre de 1889, -- este último aún vigente y por el incremento del comercio exterior del país los ordenamientos legales antes citados vieron la luz, por lo que nuestra Nación con firmeza participa en lo marítimo, esto trajo consigo la inmediata necesidad de construir puertos de altura, acordes con el comercio internacional del país, y a través de la casa inglesa "F.S. Pearson and Sons, -- Ltd", se hizo esto en Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz.

La Constitución Política de 1917 establece en su artículo 32 el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos dentro de los buques mexicanos nacionales, con esta disposición el Presidente Venustiano Carranza, sentó las bases para la creación de una verdadera marina mercante nacional. El día 10 de junio de 1917 se ordenó cumplir tal disposición, y fue el vapor "Tabasco" el primer buque nacional que se hizo a la mar llevando una tripulación mexicana por nacimiento en su totalidad.

Otro acontecimiento importante durante este Gobierno lo constituye, al entrar en vigor la Ley de Secretarías de Estado

el día 25 de diciembre de 1917, separando de la Secretaría de Guerra y Marina, la Dirección de Marina Mercante, pasándola a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de la que -- saldría en 1939 al crearse el Departamento Autónomo de Marina; y luego la Secretaría de Marina; posteriormente volvería a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 10. de enero de 1977, al entrar en vigor la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ya que en ella se dispuso que todas las Direcciones ligadas a la marina mercante deberían pasar de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creando la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. (3)

La creación de una verdadera marina mercante nacional, por lo que en la actualidad esto se ha querido fortalecer, a través de la Ley para Promover la inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera de 1973, y la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en especial en su artículo 92, tal y como fuera reformado por el Congreso de la Unión de 1975, ya que a través de estas leyes se reserva a los mexicanos y a las empresas formadas de acuerdo con las leyes nacionales, con capital ciento por ciento mexicano, acciones nominativas, cláusulas de exclusión de extranjeros, cuyos administradores, gerentes y subgerentes deberán ser siempre de nacionalidad mexicana; todo lo relativo al transporte marítimo.

El General de División Heriberto Jara, Secretario de Marina de 1941 a 1946, dictó las leyes y reglamentos que en su gran mayoría rigen hoy en día muchas cuestiones marítimas, emitió el Derecho de Angarías, con lo que México pudo tener base de su marina mercante actual, al quedarse con los buques de los países beligerantes en la Segunda Guerra Mundial, que se habían refugiado en nuestros puertos, gracias a esto surgiría la marina mercante de Petróleos Mexicanos.

Al General de División Rodolfo Sánchez Taboada, Secretario de Marina de 1952 a 1955, Subsecretario antes de la reforma administrativa de 1977, le correspondió representar en el Gobierno de Ruiz Cortines el "Programa del Progreso Marítimo de México", la "Marcha del Mar" que de haberse llevado a cabo no se tendrían en la actualidad los muchos problemas que hoy en día enfrentamos, este programa era la coordinación de las distintas dependencias gubernamentales e instituciones descentralizadas, así como la cooperación de la Nación entera, para proyectar la economía de nuestras costas y el aprovechamiento de los

recursos marítimos del país, pero debido a su muerte, tal proyecto fracasó en gran medida, porque nunca se cumplió con uno de sus más importantes enunciados que era la coordinación.

Al Almirante Cházaro Lara le correspondió hacer participar a México con más efectividad en los foros internacionales marítimos, realizar los estudios para dotar de reglamentos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo e iniciar la reestructuración y modernización de las escuelas náuticas del país, habiéndolas dotado del primer buque-escuela, el "10. de junio".

En 1963 durante el régimen del Lic. Adolfo López Mateos, se emitió la Ley de Navegación y Comercio Marítimo actualmente en vigor, así como la creación de Transportación Marítima Mexicana, S.A., hoy en día la empresa armadora privada más importante del país, de participación estatal minoritaria, se estableció también el servicio de transbordadores para comunicar la Península de Baja California con el resto del país en 1964.

Durante el Gobierno del Licenciado Díaz Ordaz, no ocurre nada importante sobre la materia, y durante el régimen del Licenciado Luis Echeverría, se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, en los que puertos de mayor importancia en el país se establecieron las "zonas francas", con lo que se pudo en cierta forma la agilización de los trámites aduaneros, comerciales y portuarios, pero no con esto se llevó a cabo la reforma que se pretendía, tal y como lo proponían diversos técnicos en la materia, ya que no fue llevado hasta sus últimas consecuencias, a lo que se le dio por llamarse la "reforma o revolución marítima portuaria", por lo que la marina mercante en general no tuvo un desarrollo en todos sus renglones.

A partir del 10. de enero de 1977, se llevaron a cabo importantes reformas administrativas, pasando todo lo relativo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que ahí se coordinara con todos los sistemas de transportes existentes de puertos y marina mercante, del que dependen cinco Direcciones Generales: Marina Mercante; Operación Portuaria, Señalamiento Marítimo, Obras Marítimas y Dragado, y el Servicio de Transbordadores, así como las Comisiones Nacionales Coordinadoras de Puertos y Fletes Marítimos.

El abordaje en nuestro país, en lo que respecta a su concepto y reglas generales y preventivas ha quedado reglamentado

conforme a las normas internacionales, en virtud de que nuestro país es parte contratante del Convenio de Bruselas de 1910 para la Unificación de ciertas reglas en Materia de Abordajes, y del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, además del Reglamento para Prevenir los Abordajes en el Mar.

Las dos Convenciones de Bruselas, sobre la Competencia Civil y Penal en Materia de Abordaje de 1974, inexplicablemente México no asistió a la conferencia de 1952, en la cual fueron estudiados y aprobados los convenios internacionales para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil y penal en materia de abordajes, ni se palpó algún interés por iniciar un estudio de dichos convenios que pudieran haber desembocado en una adhesión de nuestro país, a los mismos.

La base fundamental de nuestra legislación, lo es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de donde -- han surgido las leyes y normas jurídicas que rigen todo lo relativo al mar; pero ni la principal Ley de Navegación y Comercio Marítimo en vigor, ni las demás pueden ser adecuada a nuestra realidad.

La fijación de la Ley aplicable y de la competencia para la resolución de conflictos civiles o penales derivados de -- abordajes en los que buques nacionales se vean implicados, o -- que se produzcan en aguas territoriales o internas, siguen los lineamientos que para tal efecto se encuentran en la legislación local.

La competencia penal se establece en el artículo 5o. del -- Código Penal, que considera como cometidos en territorio nacional y como consiguiente se les aplicará el derecho mexicano a los siguientes delitos:

- I.- Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, abordaje de buques nacionales.
- II.- Los ejecutados abordaje de un buque de guerra nacional -- surto en puerto o en aguas territoriales de otra Na-- ción. Esto se extiende al caso en que el buque mercan-

te, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;

III.- Los cometidos abordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República si se turbase la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad. (5)

El artículo 80. del Código de Procedimientos Penales, establece que en los casos previstos en las Fracciones I y II del artículo 50. del Código Penal, es competente el tribunal a cuya jurisdicción corresponda el primer punto del territorio a donde arribe el buque; y que en los casos previstos por la fracción III del citado artículo será competente el tribunal a cuya jurisdicción pertenezca el puerto en que se encuentre o arribe el buque.

Los artículos 40. y 50. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo establecen:

Artículo 40. "los delitos que se cometan abordo de buques se considerarán conforme lo dispone el Código Penal Federal, como ejecutados en territorio de la República, en los siguientes casos:

a). Cuando sean cometidos por mexicanos o por extranjeros en altamar, abordo de buques nacionales:

b). Cuando se cometa abordo de un buque mexicano surto en aguas territoriales de otra nación si el delincuente no ha sido juzgado en la nación que pertenezca el puerto; y

c). Cuando se cometa abordo de un buque extranjero surto en puerto o en aguas nacionales si se turbase la tranquilidad pública o si el presunto delincuente o el ofendido, no fueren de la tripulación, en caso contrario se obrara conforme al derecho de reciprocidad". (6)

Artículo 50. "cuando se tenga conocimiento de que se están cometiendo hechos presumibles delictivos abordo de un buque en

aguas nacionales, las autoridades tomarán las providencias del caso con arreglo a las leyes mexicanas.

Asimismo intervendrán conforme a estas, si el capitán o el patrón de un buque extranjero o el cónsul respectivo solicitaron la intervención de las autoridades mexicanas, con motivo de la comisión de faltas de los tripulantes contra disciplina interior de la nave". (7)

COMPETENCIA CIVIL:

Las acciones civiles que se deriven de los abordajes serán dirimidas conforme a lo dispuesto por el Código Civil para el Distrito Federal, toda vez que la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 189 segundo párrafo, dispone, "las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas quedan sujetas por este solo hecho al cumplimiento de las leyes de la República y de sus respectivos reglamentos". (8)

El artículo 30. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo dispone, "la navegación en los mares territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales. Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas, quedan sujetas por este solo hecho al cumplimiento de las leyes de la República y de sus reglamentos".

Las calificaciones necesarias para la resolución de los conflictos de leyes, sin exceptuar la clasificación de bienes serán las determinadas por la Ley Mexicana, salvo el caso en que conforme a las disposiciones mexicanas, el conflicto haya de ser resuelto por la aplicación de la Ley Extranjera.

Si de acuerdo con la Ley del Estado extranjero, declarada competente por las leyes nacionales, ha lugar para aplicar las leyes mexicanas, serán las que deban aplicarse.

Son inaplicables en México todas las disposiciones de las legislaciones extranjeras que contra vengán el orden público,-

tal cual sea calificado en México, nadie puede prevalerse de una situación jurídica creada en virtud de la aplicación de -- una Ley extranjera, con fraude a la Ley Mexicana.

Quando la celebración o ejecución de los contratos se realice o deba realizarse en territorio mexicano no serán válidas para las partes, las cláusulas en que se obliguen a iniciar -- las acciones exclusivamente ante tribunales extranjeros, y las sentencias dictadas por éstos, a consecuencia de tales cláusulas, no podrán hacerse valer ante ninguna autoridad mexicana y su cumplimiento no podrá ser reclamado ante los Tribunales nacionales, salvo que el afectado hubiere optado por deducir su acción o ejercitar sus derechos en el extranjero. (9)

El artículo 87o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo dispone, "en caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar". (10)

Por otro lado la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su capítulo X de los "Accidentes Marítimos" artículo 262, dispone "en caso de naufragio, incendio, abordaje, varado o cualquier otro accidente que sufra una embarcación, su cargamento, tripulación u otras personas a bordo de ella, el capitán procederá a practicar una investigación y hará constar los hechos en el diario de navegación o cuaderno de bitácora que lo sustituya si el accidente ocurre fuera del puerto, dando cuenta de los hechos a la autoridad marítima, la que procederá a practicar la investigación que corresponda informando por la cual, -- si es que el caso lo amerita, designará dos peritos que deberán emitir su opinión respecto a las causas del accidente y de los presuntos responsables del mismo; una vez agotada la averiguación se turnará dentro de los cinco días siguientes al Agente del Ministerio Público Federal que corresponda". (11)

Los primeros preceptos legales invocados, nos indican que cuando los buques nacionales se encuentran en aguas extranjeras, los actos jurídicos relacionados con ellos se someterán a las leyes mexicanas, es decir en el caso que nos ocupa cuando-

se suscite un choque o colisión entre un buque mexicano y un extranjero, las acciones que se deriven de este accidente, serán dirimidas conforme a lo dispuesto por la Legislación Nacional, por ende no será resuelto por un tribunal local; asimismo cuando el accidente ocurra entre dos buques extranjeros, en aguas nacionales, por este hecho quedan sometidos a las leyes de su pabellón, en el que sea compatible con la aplicación de las leyes mexicanas.

El Tratado de Derecho Internacional de 1889 concertado en la Ciudad de Montevideo, disponía, "Los choques y abordajes de buques se rigen por la Ley del país en cuyas aguas se producen y quedan sometidos a la jurisdicción de los tribunales del mismo". (12)

Además disponía que si el abordaje tenía lugar en aguas no jurisdiccionales, la Ley será la de la nación de su matrícula, si los buques estuvieren matriculados en distintas naciones, regiría la Ley del Estado más favorable al demandado.

El Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional de 1940, concretado en la misma ciudad, disponía que si el abordaje se producía entre buques de la misma nacionalidad en aguas jurisdiccionales, sería aplicable la Ley de la bandera, y serán competentes para conocer las causas civiles y penales derivadas del abordaje los tribunales del Estado a que correspondía.

Si el abordaje se produce en aguas no jurisdiccionales, entre buques de distinta nacionalidad, cada buque estará obligado en los términos de la Ley de su bandera, no pudiendo obtener más de lo que ella concede.

El Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a la Competencia Penal en Materia de Abordaje y otros Accidentes de la Navegación de 1972 dispone, "en el caso de abordaje o cualquier otro accidente de navegación que concierne a un buque de mar y que sea de tal naturaleza que se comprometa la responsabilidad penal o disciplinaria del capitán o de cualquier otra persona al servicio del buque, ninguna persecución podrá intentarse sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón llevaba el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación". (13)

El Convenio Internacional sobre Competencia Civil en Materia de Abordajes de 1972, dispone que la acción por abordaje - podrá ser intentada únicamente:

- a) Ante el Tribunal de la residencia habitual del demandado o del lugar del asiento de sus negocios.
- b) Ante el Tribunal del lugar donde se trabó un embargo -- preventivo sobre el buque demandado en el caso de que - este embargo preventivo esté autorizado o del lugar donde el preventivo pudo ser tratado y donde el demandado - ha dado una caución u otra garantía.
- c) Ante el Tribunal del lugar del abordaje, cuando este -- abordaje ha ocurrido en los puertos y radas así como en las aguas interiores.

Es decir corresponde al actor decidir ante cual de los Tribunales indicados interpondrá su demanda. (14)

Muchas teorías se han sostenido para solucionar las dificultades, unas dicen que el conocimiento de la causa deberá corresponder a los Tribunales a que pertenezca el puerto donde - por primera vez arribe alguno de los buques, y la Ley aplicable debe ser la más favorable al demandado.

Pero esta teoría es criticable, toda vez que la competencia que se le da a determinado tribunal, es otorgarle una jurisdicción que no tiene en el momento del abordaje, y que por motivo de la arribada forzosa se le otorga.

Otra tesis es que para determinar una acción penal es competente el Tribunal del estado a cuya nacionalidad pertenezcan las víctimas del abordaje, pero aquí da origen a otro problema dicha acción podría entenderse en diversos tribunales, según - la nacionalidad de las víctimas.

La tesis consagrada por la Convención de París de 1937, -- fue de que la competencia de los Tribunales para intervenir en las sanciones penales por abordaje en altamar, estaba reservada exclusivamente a la del país cuyo pabellón enarbolase el --

navio responsable.

En el Congreso de Montevideo de 1939, en su artículo 90. - disponia de que los capitanes u otras personas al servicio del buque no pueden ser encausados penal o disciplinariamente sino ante los jueces del Estado cuya bandera enarbolara el buque en el momento del abordaje.

La Convención de Bruselas de 1972 por lo que respecta a la competencia civil dispone, que las acciones podrán ser entabladas a elección del demandado, ante el Tribunal:

1. Del lugar donde se ha embargado el buque demandado u -- otro barco perteneciente al mismo demandado.
2. Del domicilio del demandante.
3. Del lugar del abordaje.

La competencia penal, sólo puede iniciarse las acciones ante las autoridades del Estado cuya bandera enarbolara el buque en el momento del abordaje.

Las disposiciones no se aplican en los casos de abordaje - ocurrido en raldas o aguas jurisdiccionales; en este caso se -- aplicará la Ley del lugar.

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Artículo 32 párrafo segundo; "Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento, esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos, y de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana, será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto y todos los servicios de practicaaje y Comandante de Aêrodromo, así co-

mo todas las funciones de Agente Aduanal en la República". (15)

2. CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.

Por lo que hace a las acciones penales derivadas del abordaje, el artículo 5o. enuncia en que casos será aplicable nuestra legislación, así mismo en el artículo 8o. del Código Federal de Procedimientos Penales, establece, que Tribunal es competente para conocer de las acciones penales e indica en que casos se establece la competencia del Tribunal.

3. CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.

Las acciones civiles que se deriven del abordaje, serán -- dirimidas conforme a lo dispuesto por el Código Civil, toda -- vez que el artículo 189 segundo párrafo de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 3o. de la Ley de Navega--- ción y Comercio Marítimo, indica que serán aplicables las le--- yes nacionales, cuando los buques extranjeros naveguen en a--- guas nacionales.

4. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.

Nuestra Ley reglamentaria, por lo que hace a los abordajes no indica que es el abordaje en sí, ni cuantas clases de abordajes existen, solamente estableció en su artículo 87, como se regulan las indemnizaciones por razón de los daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo y que éstas serán reguladas conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y Reglamentos.

Es decir nuestra Ley reglamentaria suple esta deficiencia con la legislación internacional.

5. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Esta Ley en su capítulo X de los "Accidentes Marítimos", - artículo 262, indica que en caso de abordaje, el capitán del - buque que sufra el accidente, procederá a practicar una inves- tigación y hará constar los hechos en el diario de navegación - o en el cuaderno de bitácora que lo sustituya, debiendo dar -- cuenta a la autoridad marítima, si el accidente ocurre fuera - del puerto, la que procederá a hacer una investigación y desig- nará dos peritos para que éstos a su vez informen respecto de - las causas que originaron el accidente y de los presuntos res- ponsables, y una vez agotada la averiguación se turnará dentro de los cinco días siguientes al Agente del Ministerio Público- Federal. (16)

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO IV

1. Salgado y Salgado José Eusebio
"La Marina Mercante Mexicana", curso de Antología de Publicaciones Marítimas y Portuarias.
Centro de Educación Continua. ENEP Acatlán UNAM.
pág. 59.
2. Ibidem. pág. 61
3. Ibidem. pág. 64
4. Ibidem. pág. 108
5. Código Penal para el Distrito Federal
Editorial Porrúa, S.A. 1980
pág.
6. Código de Comercio. Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
Editorial Porrúa, S.A. México 1980
pags. 476, 477.
7. Ibidem. pág. 476, 477.
8. Leyes sobre Comunicaciones y Transportes.
"Ley de Vías Generales de Comunicación".
Ediciones Andrade, S.A. México, D.F. 1981
pág. 61.
9. Op. cit. pág. 476.
10. Op. cit. pág. 507.
11. Op. cit. pág. 79.
12. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas
Relativas a la Competencia Penal en Materia de Abordaje y --
otros Accidentes de la Navegación. 1972.
13. Ibidem.

14. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordajes y otros Accidentes de la Navegación. 1972.
15. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa, S.A. 1982.
16. Ley de Vías Generales de Comunicación Pág. 61.

CONCLUSIONES

Las relaciones jurídicas referentes a la navegación se vinculan esencialmente al buque, por eso puede decirse que al definirlo, se precisa la esfera de aplicación de las normas referentes a la navegación, y se determinan los confines de la materia.

El buque es el elemento básico de la navegación, el cual con sus pertenencias y accesorios constituyen la fortuna de mar y forma una universalidad de hecho, considerado como el conjunto de cosas destinadas a la navegación marítima de acuerdo con la doctrina moderna, la naturaleza del buque es la de un bien mueble, considerado actualmente como un conjunto orgánico de cosas y siempre como un objeto de la relación jurídica y nunca como sujeto.

En el primer capítulo del presente trabajo, se establece en una forma breve el concepto de buque, considerando que es necesario tener una idea clara y precisa de dicho concepto, al que se aplicará todo lo relativo al abordaje, desde mi punto de vista la definición de buque, más adecuada es la siguiente: Buque es aquella construcción flotante, (o la que pudiendo sumergirse, emerge nuevamente por ser esa su naturaleza) capaz de navegar en alta mar, desplazándose por sí sola destinada al tráfico marítimo.

El abordaje presenta dos aspectos, el técnico que podemos definir, como el choque o colisión que se produce entre dos o más embarcaciones, o entre estas y cualquier objeto fijo o flotante; y el jurídico, que es la aplicación de una norma jurídica, que protege y regula los intereses empeñados en la navegación.

Es inoperante decir que el abordaje, se produce cuando hay un contacto material entre buques únicamente, se debe considerar como abordaje jurídicamente hablando al choque que se produce entre un buque y cualquier tipo de embarcación, objeto flotante, obras o instalaciones fijas.

El término "choque", significa literalmente, encuentro violento de una cosa con otra, supone una colisión o encuentro material y efectivo.

Para la aplicación de las normas relativas al abordaje, no es necesario que haya contacto material entre dos o más buques extendiéndose el concepto de abordaje, a aquellos acontecimientos por los cuales un buque, su carga o las personas que se -- encontrasen abordado, sufren daños como consecuencia de las -- maniobras o faltas cometidas por otro buque, aunque entre ellos -- no haya habido un contacto material.

Es decir que las maniobras ejecutadas por uno de los buques, al navegar muy cerca de otro, y por el movimiento de su hélice, hayan producido en las aguas un movimiento, o una succión capaz de afectar a la navegación del otro buque, y producirle por ese motivo un daño al mismo buque, a la carga o a -- las personas que se encuentren abordado, para que se apliquen -- las normas sobre abordaje.

La legislación internacional distingue tres clases de abordajes, el fortuito, el culpable, esté por culpa concurrente o por culpa unilateral; y el dudoso.

C

Nuestra legislación, no define que es un abordaje ni indica cuantas clases de abordaje existen, solamente nos dice, que en caso de abordaje las indemnizaciones por los daños causados se regularán conforme a las normas internacionales, es decir -- el abordaje en nuestra legislación es regido por los conceptos consagrados en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

De los casos especiales de abordaje, que en el presente -- trabajo se enumeran, todos ellos se encuentran regulados por -- el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar, y por algunos reglamentos locales, a excepción de el abordaje -- en el momento de la botadura ya que no existe una reglamentación internacional en relación con este tipo de colisión, por -- ser un caso bastante especial y raro dentro de la práctica de -- la navegación, y cuando tiene lugar una colisión de este tipo, corresponde a las legislaciones locales la aplicación y castigo correspondiente, es decir dirimir el conflicto y determinar

la responsabilidad en que se incurre.

El radar fue utilizado dentro de la navegación comercial, como una ayuda para evitar los abordajes en el mar, pero como se había pensado en un principio estos accidentes no se han reducido, esto se debe a que los oficiales no toman a el radar, como un instrumento auxiliar, en la navegación, sino que se confían excesivamente en sus indicaciones, no observándose las reglas y precauciones prescriptas en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

La actual regla 16 y las recomendaciones anexas del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, deben ser reformadas, ya que estas no toman en cuenta, diversos factores técnicos, como es que el radar, puede detectar más o menos con precisión a otro buque, y en algunas ocasiones no se detecta a una embarcación pequeña, tampoco se establece la distancia límite de seguridad, ni la velocidad standar para que el buque equipado con radar, al detectar a otro buque, tome las precauciones necesarias, y con ello pueda realizar las maniobras conducentes, y con ello evitar la colisión, es decir que esta regla, debe establecer, que cuando un buque equipado con radar, detecte a otro en sus inmediaciones, a una distancia pertinente debe aminorar su velocidad y navegar con cierta precaución, pero esta distancia debe ser establecida para que con ello se evite la colisión.

Indiscutiblemente dentro de la navegación, el radar ha constituido un adelanto, ya que en circunstancias especiales, proporciona al navegante una serie de datos, para su auxilio, pero estos datos no son en ningún momento completos, absolutos o exactos, y deben ser utilizados como una ayuda, para que aunados a las demás precauciones establecidas por el Reglamento Internacional, se pueda de una manera mas eficaz prevenir accidentes.

La investigación desde un principio se ha desarrollado en circunstancias muy particulares, de aqui que el derecho marítimo, tenga principios peculiares que abarcan todas las instituciones que lo forman, en la actualidad el comercio marítimo existe entre todos los pueblos del mundo, y las embarcaciones como medio de transporte, cobrando en la economía de los pueblos una importancia elevada, al grado de exigir un sistema ju

ridico propio y adecuado.

Durante largo tiempo el derecho marítimo, se encontraba -- deseminado en diversas leyes y reglamentos, actualmente están -- dejando de formar parte de ellos, en el derecho moderno ya no -- existe interés por la regla general, impera la necesidad de -- adoptar la norma a los distintos generos de explotación.

Dado a los diversos conflictos de leyes que existían y que se planteaban cuando se suscitaba un accidente, en donde cada -- una de las naciones de los buques implicados, hacia prevalecer -- sus ideas y leyes, por tales circunstancias los comerciantes -- que utilizaban los transportes marítimos y los gobiernos de -- los Estados armadores, trataron de unificar la diversidad de -- criterios existentes, promoviendo la observancia de normas ó -- usos generales, o uniformes; suscribiendo tratados internacio -- nales tendientes a solucionar los conflictos de leyes, convo -- cando a conferencias o congresos internacionales para la unifi -- cación de normas dando como resultado una serie de importantes -- reglamentos que se han adoptado para regular la navegación -- y con ello evitar las colisiones, y de las acciones que se -- deriban por los daños causados, que ley sera aplicada, y que tri -- bunal es competente para dirimir dicho conflicto.

El desarrollo industrial y económico de México, esta recla -- mando una planeación jurídica adecuada para todos y cada uno -- de los medios de explotación, el transporte marítimo, es de vi -- tal importancia, para nuestro país acentándose la imperiosa ne -- cesidad de una Marina Mercante de magnitud y con funcionamien -- to adecuado.

Nuestro territorio, cuenta con una gran extensión de lito -- rales, en donde tenemos puertos de altura, de gran importancia -- puertos en donde hay un gran tráfico, pero es preciso, que se -- creen más puertos de altura, para que con ello, los productos -- que se exportan, y que provienen de los Estados que están dis -- tantes a los principales puertos que existen, que su transpor -- te no se agrave más y su transportación resulte más económica.

El abordaje no esta adecuadamente regulado por la Ley de -- Navegación y Comercio Marítimo, toda vez que únicamente a este -- accidente dedica un solo artículo, sin que en el especifique --

que es un abordaje, ni cuantas clases de abordaje existen, únicamente nos remite a la Legislación Internacional, indicándonos que en caso de que este accidente ocurra, por lo que haga a los daños causados, estos serán regulados por las normas internacionales.

Es preciso que nuestra ley reglamentaria, sea reformada, - dándole a estos accidentes la importancia que tienen, dada la importancia que tienen las consecuencias que se derivan de estos accidentes. Asimismo que se creen tribunales que en forma específica deriven, las controversias que se susciten en materia marítima, y estos sean establecidos en los lugares, en donde haya puertos, que por su gran actividad marítima, puedan -- surgir problemas relativos a esta materia.

Desde un punto de vista muy personal, considero que es también, de suma importancia, que la materia de Derecho Marítimo deje de ser optativa, y sea como fue anteriormente obligatoria en virtud de que el Derecho Marítimo es de suma importancia para el desarrollo económico en nuestro país.

BIBLIOGRAFIA

1. Derecho de la Navegación.
Ray, José Domingo.
Abeledo-Perrot. Buenos Aires 1964.
2. Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia.
Escriche Joaquín.
Garnier Hermanos Librero Editores. Paris 1903.
3. Manual de Derecho de la Navegación.
Gonzalez Lebrero Rodolfo.
Ediciones de Palma. Buenos Aires 1964.
4. Derecho de la Navegación Tomo I.
Diez Mieres Alberto.
Librería Ciencias Económicas. Buenos Aires.
5. Derecho de la Navegación.
Bosch Felipe.
Ediciones L y S. Buenos Aires 1951.
- Edc
6. Derecho Marítimo I.
Hernandez Yzal Santiago.
Ediciones Cadi. Barcelona 1968.
7. Derecho Comercial Marítimo Tomo I.
Fariña Francisco.
Ediciones Bosch. Barcelona 1955.
8. Derecho Marítimo.
Cervantes Ahumada Raul.
Ediciones Herrero. México 1970.
9. Sistema de Derecho de la Navegación.
Scioloja Antonio.
Ediciones Bosch. Buenos Aires 1950.
10. Compendio de Derecho Marítimo.
Riport Jorge.
Editora Argentina. Buenos Aires 1964.
11. Derecho Marítimo Privado Tomo I.
Brunetti Antonio.

- Ediciones Bosch. Barcelona 1950.
12. Derecho Marítimo.
Chorley Lord.
Editorial Bosch. Barcelona España 1960.
 13. Tratado de Derecho Marítimo Vol. IV.
Danjon Daniel.
Editorial Reus, S.A. Madrid.
 14. Derecho de la Navegación. Apuntes Tomo II.
Gómez Francia Lydia.
Ediciones Castillo. Santa Fe. 1964.
 15. Tratado de Montevideo. 1940.
 16. Código de Comercio. Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1980.
 17. Derecho Legislación Marítima.
Fariña Francisco.
Ediciones Pines. Madrid 1979.
 18. Derecho Marítimo. Apuntes de la Catedra del Lic.
Salgado Salgado José Eusebio.
ENEP. Acatlán. México 1978.
 19. Convención de Bruselas. 1910.
 20. Jurisprudencia Internacional Marítima.
Fariña y de Azcárraga.
Colección de Estudios de Derecho Internacional.
Marítimo. Serie C. Número 15.
Ed. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
Madrid. 1964.
 21. Derecho Marítimo Privado. Tomo II.
Brunetti Antonio.
Ediciones Bosch. Barcelona 1950.
 22. Derecho Internacional Marítimo.
Colombos C. John.
Editorial Aguilar. Madrid 1961.
 23. Derecho de la Navegación.
Schuldreich Tallada Héctor Adolfo.

- Ed. Lumen. Buenos Aires 1954.
24. Diario Oficial de la Federación Número 17.
Tomo CCCXXXVI Miercoles 26 de Mayo de 1976.
 25. Derecho Internacional Marítimo.
De Azcarraga José Luis.
Ed. Ariel. Barcelona España 1970.
 26. Diario Oficial de la Federación Número 5
Tomo CCCXLII. Lunes 9 de mayo de 1977, México, D.F.
 27. "La Marina Mercante Mexicana".
Salgado Salgado José Eusebio.
Curso de Antología de Publicaciones Marítimas y
Portuarias. Centro de Educación continua ENEP.
Acatán UNAM.
 28. Convenio Internacional para la unificación de ciertas
reglas relativas a la competencia Penal en materia
de abordajes y otros accidentes de la navegación 1972.
 29. Convenio Internacional para la unificación de ciertas
reglas relativas a la competencia Civil en materia
de abordajes y otros accidentes de la navegación 1972.
 30. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1982.
 31. Código Penal para el Distrito Federal.
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1980.
 32. Código Civil para el Distrito Federal.
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1980.
 33. Leyes sobre Comunicaciones y Transportes.
Ley de Vías generales de comunicación.
Ediciones Andrade, S.A. México, D.F., 1981.
 34. Legislación Penal.
Código Federal de Procedimientos Penales.
Ediciones Andrade, S.A. México, D.F., 1980.

M-0045060