

RAUL CERVANTES AHUMADA

Profesor de Derecho Mercantil, por oposición, y de
Derecho Marítimo, en la Facultad de Derecho de la
Universidad Nacional Autónoma de México. —Director
del Seminario de Derecho Marítimo.—

D E R E C H O M A R Í T I M O



EDITORIAL HERRERO, S. A.

AMAZONAS 44 - MEXICO S. D. F.



Derechos reservados conforme a la Ley
 Esta edición es propiedad de los editores
 Copyright 1970 © by RAUI CERVANTES AHUMADA
 Palma Núm. 5, Despacho 601

Primera edición 1970, 2000 ejemplares.

IMPRESO EN MEXICO
 PRINTED IN MEXICO

Impreso en los talleres de SEI, S. A.
 F. Carrillo Puerto 603 México 17, D. F.

INDICE

PREFACIO	Págs. 1
SECCIÓN PRELIMINAR	
CAPÍTULO I	
EL CONCEPTO DEL DERECHO MARITIMO	
SUMARIO: 1. El concepto del derecho marítimo	5
CAPÍTULO II	
REFERENCIAS HISTORICAS	
SUMARIO: 1. La antigüedad: a) El Código de Manú; b) Las leyes rodias; c) Las leyes atenienses; d) El derecho romano. 2. El medioevo: a) Los "assises" de Jerusalén; b) Las tablas de Amalfi; c) Los Rooles de Ole- rón; d) Las leyes de Wysby; e) El Código Hanseático; f) El Libro Negro del Almirantazgo; g) El Consulado del Mar; h) El Guidón de la Mer; i) La legislación española. 3. La época moderna	9
CAPÍTULO III	
Guía bibliográfica	14
CAPÍTULO IV	
Vocabulario marítimo comercial español-inglés-francés	24
SECCIÓN PRIMERA	
EL DERECHO MARITIMO CONSTITUCIONAL E INTERNACIONAL	
CAPÍTULO I	
NOCIONES PREVIAS	
SUMARIO: 1. Las normas marítimas constitucionales, secundarias y terci- rias. 2. La jerarquía de las normas supletorias	33

CAPÍTULO II

LOS ESPACIOS MARÍTIMOS

SUMARIO: 1. <i>El espacio marítimo acuático</i> . 1. Las aguas interiores; a) Las bahías; b) El problema del Golfo de California. 2. <i>El mar territorial</i> ; a) La antigüedad. El medioevo. La época moderna; b) Sistemas para determinar la anchura del mar territorial. La visual y la sonda. El tiro de cañón. Las líneas rectas de base; c) Evolución moderna del problema en el campo internacional; d) Situación jurídica del mar territorial. 3. Los estrechos y los canales. 4. La zona contigua. 5. El alta mar. II <i>El espacio marítimo terrestre</i> . 1. Las playas y las zonas federales. 2. Islas, cayos y arrecifes. 3. El suelo y el subsuelo infrayacentes al mar territorial. 4. La plataforma continental. 5. El lecho y el subsuelo de la alta mar. III. <i>El espacio marítimo aéreo</i> . IV. <i>El espacio marítimo-buque</i> ..	Págs.
Apéndice 1 al Cap. II, Sec. Primera	35
Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar ..	58
Apéndice 2 al Cap. II, Sec. Primera	61
Tabla demostrativa de la extensión del Mar Territorial ..	64
Apéndice 3 al Cap. II, Sec. Primera	72
Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua ..	76
Apéndice 4 al Cap. II, Sec. Primera	77
Convención sobre la Plataforma Continental ..	78
Apéndice 5 al Cap. II, Sec. Primera	
Corte teórico de la Plataforma Continental ..	
Apéndice 6 al Cap. II, Sec. Primera	
Perfil de la Plataforma Continental Mexicana ..	
Apéndice 7 al Cap. II, Sec. Primera	
Convención sobre la Alta Mar ..	

CAPÍTULO III

Principales elementos documentales del Derecho Marítimo Internacional.	86
--	----

SECCIÓN SEGUNDA

EL DERECHO MARÍTIMO ADMINISTRATIVO

CAPÍTULO I

LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

SUMARIO: 1. La autoridad marítima suprema. 2. Las funciones administrativas del capitán. 3. Los capitanes de puerto. 4. El Resguardo Marítimo. 5. Las autoridades pesqueras ..	93
--	----

CAPÍTULO II

LOS BIENES DEL DOMINIO MARÍTIMO

SUMARIO: La situación jurídica de los bienes del dominio marítimo ..	97
--	----

Apéndice al Cap. II, Sec. Segunda	
Reglamento para la ocupación y construcción de obras en el Mar Territorial, en las Vías Navegables, y en las Playas y Zonas Federales.	100

CAPÍTULO III

LOS PUERTOS MARÍTIMOS

SUMARIO: 1. Puertos de cabotaje, puertos de altura y mixtos. 2. Puertos de administración estatal y puertos de administración descentralizada. 3. Los puertos pesqueros. 4. Los puertos privados. 5. Los puertos libres mexicanos ..	
Apéndice 1 al Cap. III, Sec. Segunda	144
Reglamento General de la Policía de los Puertos ..	149
Apéndice 2 al Cap. III, Sec. Segunda	
Reglamento para el Servicio de Pilotaje ..	172
Apéndice 3 al Cap. III, Sec. Segunda	
Convención y Estatutos sobre el Reglamento Internacional de Puertos Marítimos ..	189

CAPÍTULO IV

EL REGISTRO MARÍTIMO NACIONAL

SUMARIO: 1. La organización actual. 2. Las inscripciones. 3. El Registro Público de Pesca ..	211
--	-----

CAPÍTULO V

EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE

SUMARIO: 1. El concepto jurídico de buque. 2. La nacionalidad, la matrícula y la bandera. 3. Las banderas de complacencia. 4. La nacionalidad internacional. 5. La construcción del buque. Los astilleros. 6. Los buques del Estado. 7. El abandono administrativo del buque ..	213
Apéndice 1 al Cap. V, Sec. Segunda	
Modelo de Suprema Patente de Navegación ..	220
Apéndice 2 al Cap. V, Sec. Segunda	
Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Alta Mar, 1960 ..	221

CAPÍTULO I. Disposiciones Generales ..	233
CAPÍTULO II. Construcción ..	244
CAPÍTULO III. Dispositivos de Salvamento ..	327
CAPÍTULO IV. Radiotelegrafía y Radiotelefonía ..	365
CAPÍTULO V. Seguridad de la Navegación ..	388
CAPÍTULO VI. Transporte de Grano ..	404
CAPÍTULO VII. Transporte de Mercancías Peligrosas ..	414
CAPÍTULO VIII. Buques de Propulsión Nuclear ..	419
Apéndices al Apéndice 2, Cap. V, Sec. Segunda	
Modelo de Certificado de Seguridad para buques de pasaje ..	423

	Págs.
Modelo de Certificado de Seguridad de construcción para buques de carga.	427
Modelo de Certificado de Seguridad de armamento para buques de carga.	429
Modelo de Certificado de Seguridad Radiotelefónica para buques de carga.	431
Modelo de Certificado de Seguridad Radiotelegráfica para buques de carga.	433
Modelo de Certificado de Exención	435
Modelo de Certificado de Seguridad para buques de pasaje de propulsión nuclear	437
Modelo de Certificado de Seguridad para buques de carga de propulsión nuclear	440
Reglamento para prevenir los abordajes en el mar	443
Apéndice 3 al Cap. V, Sec. Segunda	
Convenio para la Unificación de ciertas reglas concernientes a las in- munidades de buques del Estado	499

CAPÍTULO VI

EL DERECHO DE PESCA

SUMARIO: 1. Principios generales. 2. La Ley de Pesca. 3. Las zonas de pesca. 4. Recursos pesqueros. 5. Legislación complementaria. Crítica ..	503
Apéndice 1 al Cap. VI, Sec. Segunda	
Ley de Pesca de los Estados Unidos Mexicanos	507
Apéndice 2 al Cap. VI, Sec. Segunda	
Reglamento de la Ley de Pesca	524
Apéndice 3 al Cap. VI, Sec. Segunda	
Convención sobre Pesca y Recursos Vivos de la Alta Mar	545

CAPÍTULO VII

ACTIVIDADES ADUANERAS SANITARIAS Y MIGRATORIAS

SUMARIO: 1. Cuestiones aduaneras. 2. Cuestiones sanitarias. 3. Problemas migratorios	552
Apéndices generales a la Sección Segunda	
Apéndice 1.—Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República	554
Apéndice 2.—Reglamento para la Navegación de Cabotaje	559
Apéndice 3.—Reglas sobre transporte de animales vivos	575

SECCIÓN TERCERA

EL DERECHO MARÍTIMO CIVIL

CAPÍTULO I

SUMARIO: 1. Generalidades. 2. El Capitán como funcionario civil. 3. Pro- blemas de jurisdicción y competencia	579
--	-----

CAPÍTULO II

ALGUNOS ACTOS CIVILES REALIZADOS EN ALTA MAR
O EN AGUAS EXTRANJERAS

SUMARIO: 1. Actos relativos al estado civil de las personas. 2. El testamen- to marítimo	Págs. 581
---	--------------

SECCIÓN CUARTA

EL DERECHO MARÍTIMO MERCANTIL

Sub-Sección Primera

LAS PERSONAS

CAPÍTULO UNICO

SUMARIO: 1. El capitán. 2. El naviero. 3. El constructor de barcos. 4. El agente marítimo. 5. Los pilotos de puerto. 6. La tripulación	583
---	-----

Sub-Sección Segunda

LAS COSAS DEL COMERCIO MARÍTIMO

CAPÍTULO UNICO

SUMARIO: 1. La empresa marítima. 2. Sus principales elementos: a) El na- viero; b) El buque. El casco y los accesorios. El régimen de propiedad del buque. La fortuna de mar. La responsabilidad del naviero. El abandono a los acreedores; c) El cargamento	588
Apéndice al Cap. Unico, Sub-Sección Segunda, Sec. IV, Sub-Sección Primera	
Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas concer- nientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques. (Bruselas, 1924)	593

Sub-Sección Tercera

LOS CONTRATOS DEL COMERCIO MARÍTIMO

CAPÍTULO I

EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE

SUMARIO: a) Construcción por economía; b) Construcción "a forfait" ...	600
--	-----

CAPÍTULO II

EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE

SUMARIO: Antecedentes legislativos. Principales características	Págs. 602
---	--------------

CAPÍTULO III

EL TRANSPORTE MARITIMO

SUMARIO: 1. Naturaleza jurídica del contrato. Sus diversas especies. 2. Fletamento-arrendamiento. 3. Fletamento-transporte. 4. Fletamento-pasaje. 5. Responsabilidades del transportador	604
Apéndice 1 al Cap. III, Sec. Cuarta Modelo de conocimiento de embarque	618-619
Apéndice 2 al Cap. III, Sec. Cuarta, Sub-Sección Tercera Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento. (Bruselas, 1924)	620

CAPÍTULO IV

EL CONTRATO DE REMOLQUE

SUMARIO: 1. Silencio de la ley. 2. Diversas clases de remolque; a) Remolque portuario; b) Remolque salvamento; c) Remolque fletamento ..	628
Apéndice al Cap. IV, Sec. Cuarta, Sub-Sección Tercera Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales	630

CAPÍTULO V

LAS COMPRA-VENTAS MARITIMAS

SUMARIO: 1. Concepto. Las compra-ventas marítimas en la práctica anti-gua. Su evolución. 2. Las modalidades marítimas de la compra-venta: a) Compra-venta: CSF, CIF o CAF; b) Compra-venta LAB o FOB; c) Compra-venta FAS; d) Compraventa-venta CF	637
--	-----

CAPÍTULO VI

EL CREDITO MARITIMO

SUMARIO: 1. Noción jurídica de crédito. Importancia del crédito naval. La actitud del Estado. 2. El préstamo a la gruesa. 3. El crédito documental. 4. Los privilegios marítimos: a) Privilegios generales sobre la fortuna de mar; b) La hipoteca marítima. La cédula hipotecaria naval	642
Apéndice 1 al Cap. VI, Sec. Cuarta Convenio de Bruselas (1926) para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas	647
Apéndice 2 al Cap. VI, Sec. Cuarta Reglas de Viena	653

CAPÍTULO VII

EL SEGURO MARITIMO

SUMARIO: 1. Generalidades. 2. Referencias históricas. 3. Concepto. 4. Naturaleza jurídica. Principales características: a) La consensualidad; b) El carácter compensatorio. La buena fe; c) La aleatoriedad. 5. Los elementos del contrato: a) Elementos personales: asegurador, asegurante, beneficiario; b) Elemento formal: la póliza; c) Elementos materiales: la cosa asegurada. El interés jurídico-económico. El riesgo. 6. Diversas especies del contrato: a) Seguro por cuenta de tercero; b) Seguro sobre buques; c) Seguro sobre mercancías; d) Seguro <i>in quo vis</i> ; e) Seguro de póliza flotante; f) Seguro sobre buenas o malas noticias; g) Seguro de provechos esperados; h) El infraseguro; i) El supraseguro; j) Los seguros múltiples; k) El coaseguro; l) El reaseguro. 7. El abandono al al asegurador. 8. Panorama del Derecho comparado de Seguros Marítimos	Págs. 662
Apéndice 1 al Cap. VII, Sec. Cuarta, Sub-Sección Segunda Modelo de póliza de seguro sobre buques	680-681
Apéndice 2 al Cap. VII, Sec. Cuarta, Sub-Sección Segunda Modelo de póliza de seguro de transportes	680-681
Apéndice 3 al Cap. VII, Sec. Cuarta, Sub-Sección Segunda Modelo de póliza abierta de seguro de transportes	680-681

CAPÍTULO VIII

LOS ACCIDENTES DE MAR Y EL CONTRATO DE SALVAMENTO

SUMARIO: I. Los principales accidentes de mar: a) La arribada forzada; b) El abordaje; c) La varada; d) El naufragio. II. Asistencia y salvamento. 1. Referencias históricas. 2. Características principales de las obligaciones derivadas del salvamento. Distinción entre asistencia y salvamento. El sistema latino continental. El sistema inglés. La Convención de Bruselas. El ordenamiento mexicano. 3. El contrato de salvamento: a) Elementos personales: los salvadores. Los derecho-habientes sobre lo salvado; b) La forma del contrato; c) Elementos reales: el peligro. El éxito. Las cosas naufragadas; c) La retribución a los salvadores	682
Apéndice 1 al Cap. VIII, Sec. Cuarta, Sub-Sección Segunda Modelo estándar de Convenio de Salvamento	688
Apéndice 2 al Cap. VIII, Sec. Cuarta, Sub-Sección Segunda Convenio para la unificación de ciertas reglas en Materia de Auxilio y de Salvamento Marítimo. (Bruselas, 1910)	695

CAPÍTULO IX

LAS AVERÍAS

SUMARIO: I. 1. Concepto e historia. 2. Averías daños y averías gastos. 3. Averías simples y averías gruesas. II. Las averías gruesas. 1. Elementos constitutivos: 1er. elemento constitutivo: el acto de avería; 2o. elemento constitutivo: el sacrificio; 3er. elemento constitutivo: el peligro común; 4o. elemento constitutivo: el resultado útil del sacrificio; 5o. elemento constitutivo: la obligación de contribuir; 6o. elemento constitutivo: la masa acreedora; 7o. elemento constitutivo: la masa deudora o contribuyente. 2. Liquidación de las averías gruesas. 3. Nota sobre la supresión de la avería gruesa. Apéndice al Cap. IX, Sec. Cuarta, Sub-Sección Segunda. Reglas de York y Amberes. (Texto de 1950.)	Págs. 699 708
--	---------------------

SECCIÓN QUINTA

DERECHO MARÍTIMO LABORAL

CAPÍTULO UNICO

REGIMEN DEL TRABAJO EN EL MAR

SUMARIO: 1. El Derecho Marítimo, pionero en la creación de instituciones jurídicas laborales: a) Preferencias de los créditos laborales; b) El riesgo de trabajo; c) El derecho a la indemnización. 2. Características especiales del derecho marítimo laboral. 3. La obra de la Oficina Internacional del Trabajo. 4. La Ley Federal del Trabajo. 5. Régimen de identidad de la gente de mar. 6. La nueva Ley Federal del Trabajo. Apéndice a la Sección Quinta. Nueva Ley Federal del Trabajo	719 723
---	------------

SECCIÓN SEXTA

DERECHO PENAL MARÍTIMO

CAPÍTULO I

NOCIONES GENERALES

SUMARIO: 1. Referencias históricas. 2. Carácter complementario del Derecho Penal Marítimo. 3. La Ley Penal Marítima. 4. La competencia jurisdiccional	729
---	-----

CAPÍTULO II

LOS DELITOS MARÍTIMOS

SUMARIO: 1. Generalidades. 2. Delitos contra la personalidad del Estado. 3. Delitos contra la policía de a bordo y de la navegación. 4. Delitos	
---	--

contra la autoridad de a bordo o contra la autoridad consular. 5. Delitos contra la seguridad de la navegación. 6. Delitos contra la fe pública. 7. Delitos contra la propiedad de la nave o del cargamento. 8. Delitos contra la persona. 9. Las contravenciones	731
---	-----

SECCIÓN SÉPTIMA

EL DERECHO PROCESAL MARÍTIMO

CAPÍTULO I

SUMARIO: 1. Referencias históricas. 2. Nociones generales	739
---	-----

CAPÍTULO II

INSTITUCIONES PROCESALES MARÍTIMAS ESPECIALES

SUMARIO: 1. Salvamento. 2. Abandono del buque a favor del Estado. 3. Embargo de buques. 4. Embargo de empresas navales. 5. Venta de buques sujetos a copropiedad	741
--	-----

APENDICE GENERAL

Ley de Navegación y Comercio Marítimo	744
---------------------------------------	-----

LIBRO PRIMERO

TÍTULO UNICO

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I.—De la aplicación de la ley	744
--	-----

LIBRO SEGUNDO

TÍTULO UNICO

DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACION

Capítulo I.—De las autoridades marítimas	747
Capítulo II.—De los puertos.—	
Sección A: De su régimen y operación.	749
Sección B: De los puertos de Administración estatal	750
Sección C: De los puertos de Administración descentralizada	751
Capítulo III.—De las normas generales a que está sujeta la navegación marítima	751
Capítulo IV.—Del auxilio, del salvamento y de los naufragios	753
Capítulo V.—De la matrícula y abanderamiento	755
Capítulo VI.—Registro Público Marítimo Nacional	756

LIBRO TERCERO
DEL COMERCIO MARÍTIMO

TÍTULO I
DE LAS COSAS

	Págs.
Capítulo I.—De la construcción del navío	757
Capítulo II.—De la propiedad y copropiedad de los buques	757
Sección A: De la propiedad	757
Sección B: De la copropiedad	758
Capítulo III.—De los privilegios marítimos	758
Capítulo IV.—De la empresa marítima	759
Capítulo V.—De la fortuna de mar	760
Capítulo VI.—Del abandono de los buques	760

TÍTULO II
DE LAS PERSONAS

Capítulo I.—De la tripulación de los buques	761
Capítulo II.—De los capitanes	761

TÍTULO III
DE LOS CONTRATOS

Capítulo I.—Del arrendamiento de las naves	762
Capítulo II.—Del fletamento	
A) Disposiciones generales	762
B) Del fletamento por entero o por compartimento	763
C) Del transporte de cosas determinadas	766
E) Del transporte de personas	766
Capítulo III.—De las modalidades marítimas de la compra-venta	767
Capítulo IV.—Del seguro marítimo	768
Capítulo V.—De los agentes del naviero	771

TÍTULO IV
DE LOS RIESGOS

Capítulo Unico.—De las averías gruesas o comunes	772
--	-----

LIBRO CUARTO

TÍTULO UNICO

De las maniobras en los puertos	773
TRANSITORIOS	774

"...En sus remotos orígenes, la vida nació del mar; en el dramático momento de su madurez histórica, el hombre vuelve hacia el mar para buscar la vida!..."

(R. C. A., trabajo de ingreso a la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística).

PREFACIO

México es un país marítimo que, paradójicamente, en su historia cometió el imperdonable error de volver las espaldas a sus mares. Desarticulamos nuestros puertos, agotamos nuestras marinas, tanto la mercante como la militar, y abandonamos nuestros recursos marítimos de tal manera que el pueblo mexicano no incluye en su dieta diaria elementos provenientes del mar. En lo administrativo y en lo político, los asuntos del mar los hemos encomendado absurdamente a una dependencia que trata los problemas militares, a la par que los problemas comerciales y todo lo referente a los recursos marinos. Hace poco tiempo se desgajó de esta dependencia, (Secretaría de Marina) la Dirección General de Pesca, que fue agregada a la Secretaría de Industria y Comercio, donde resulta casi tan extraña como en la Secretaría de Marina.

Hace más de un cuarto de siglo que venimos clamando porque México se enfrente a sus deberes y sus derechos frente al mar; se creen los técnicos que el país necesita y se oriente la educación popular hacia el aprovechamiento de los recursos marinos, dado que la gran extensión de nuestros litorales (10,000 Km de costa) y los grandes recursos de nuestras plataformas continentales (con superficie de 500,000 Km²) nos aseguran la producción de elementos alimenticios suficientes para sostener una población varias veces superior a la nuestra, y para auxiliar con nuestras exportaciones marítimas a otros pueblos que lo necesiten.

Debemos, igualmente, recuperar nuestro tráfico marítimo evitando la salida de fletes que desangra la economía nacional.

BREVE HISTORIA DE UNA CATEDRA ACADEMICA

En parte por las ideas anteriormente expuestas tuve el honor de fundar hace 25 años la cátedra de Derecho Marítimo en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, bajo el patrocinio del entonces Director, señor doctor don Alfonso Noriega.

Desde entonces hasta la fecha he impartido constantemente la cátedra, con excepción de unos cuantos meses en que tuve el honor de ser sustituido por el inolvidable poeta y querido amigo don José Ma. Gurría Urgel.

Bajo el patrocinio del Director, señor Dr. Don Mario de la Cueva, se iniciaron trabajos tendientes a formar una conciencia nacional para incorporar al territorio mexicano la plataforma submarina. Estos trabajos produjeron académicamente mi pequeña obra titulada "Los Derechos de México

Sobre sus Aguas Territoriales y el Problema de la Plataforma Continental", que publicó la Facultad, y culminaron con la reforma de los artículos 2, 27 y 42 de la Constitución Política de la República, por cuya reforma el régimen del Presidente Adolfo López Mateos extendió el territorio nacional en medio millón de kilómetros cuadrados al incorporarle la plataforma continental. El proyecto de reformas constitucionales se elaboró en la cátedra de Derecho Marítimo y esta cátedra no fue responsable de que los técnicos de la Secretaría de Relaciones Exteriores hayan mantenido el reenvío al derecho internacional que para la fijación del mar territorial se hace en el texto constitucional.

En la cátedra fue formulado, con colaboración de los alumnos y por encargo de las Naciones Unidas, el proyecto del Código Marítimo Uniforme para los cinco países Centroamericanos, publicado por las propias Naciones Unidas y por la revista de la Facultad de Derecho de Guatemala.

Asimismo, la cátedra colaboró con asesoría técnica a la tercera reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos y en forma activa intervino en la redacción del histórico documento conocido con el nombre de "Principios de México Sobre el Régimen Jurídico del Mar", principios que han influido incluso en la redacción de algunos otros documentos internacionales, a través de la actuación de las delegaciones mexicanas, como es el caso de las Convenciones de Ginebra Sobre Derecho del Mar.

Por encargo del Presidente Adolfo López Mateos se formuló, también con la colaboración de los alumnos, el proyecto de "Ordenanzas de la Navegación", que sirvió de base a nuestra vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

A través de los años, nuestra cátedra se ha visto honrada por haberla ocupado en memorables ocasiones distinguidísimos maestros, entre los que recordamos a Lord Chorley of Kendal, prestigiado autor profesor de la Universidad de Londres, a Joaquín Garrigues y Rodrigo Uría, ilustres maestros españoles, a Tulio Ascarelli, el malogrado y genial maestro italiano; al gran maestro de Seguros Antígono Donati y al ilustre profesor de la Universidad de Atenas, Nicolás Deloukas.

Además, durante estos 25 años, la cátedra ha orientado sus labores de investigación con la asesoría a los alumnos para la preparación de tesis, de las cuales se han elaborado más de 25, que forman ya un importante cuerpo de doctrina jurídico-marítima mexicana.

He creído que era justo rendir a mi cátedra el homenaje de entregar a los alumnos, en las bodas de plata, un libro de texto que tiene la pretensión de servirles de guía en sus estudios del Derecho Marítimo.

CONTENIDO DEL LIBRO

Las peculiaridades de nuestro panorama jurídico-marítimo; la dispersión en que se encuentran los elementos de legislación sobre la materia, que hacen tremendamente difícil su consulta; el hecho de ser este libro el primer texto que en nuestro país aparece sobre Derecho Marítimo, ha hecho, entre otras razones, necesario que se piense en un libro que contenga no sólo los elementos doctrinales, sino la parte más importante de la legislación, y por ello es tan grande el número de apéndices.

Por otra parte, se pretende que el libro sirva no sólo a los estudiantes de la Facultad de Derecho, sino a quienes estudian en las escuelas navales y a los capitanes y a los oficiales de barcos a quienes pretenderá auxiliar en sus tareas diarias.

Nuestra labor se vería satisfecha si el libro lograra su propósito de ser útil a todos aquellos que tienen la vocación de adentrarse en el fascinante campo de los problemas del mar.

SECCION PRELIMINAR

CAPITULO I

CONCEPTO DEL DERECHO MARITIMO

1. El derecho es, en términos generales, un conjunto coordinado de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a actuar o realizarse en la vida humana de relación social.¹

Según los viejos y conocidos aforismos, no puede concebirse al hombre sin el derecho, ni al derecho sin el hombre. El derecho es algo que el hombre ha hecho para lograr la humana convivencia. Y el ordenamiento jurídico está integrado por una serie coordinada de construcciones o instituciones, que tienen como común distintivo el ser de naturaleza ideal y emanar de un poder público efectivo. Entre esas instituciones podemos señalar las leyes, las sociedades, los contratos, las personas jurídicas, los títulos de crédito, etc. Todas ellas tienen, como otro distintivo común, su destino para actuar en la vida humana de relación social.

Por su propia esencia y por la fuente de donde emana, todo el derecho es público. Sin embargo, desde la antigüedad romana, se ha venido haciendo la distinción arbitraria entre derecho público y derecho privado, según se observe en una institución el predominio del interés privado o del público. Pero ambos intereses suelen entrelazarse, y en ocasiones, como sucede en la problemática del derecho marítimo, es imposible delimitar fronteras.

También por razones prácticas, y a veces por sistematización docente, se ha dividido el derecho, para su estudio, en ramas autónomas: derecho constitucional, civil, mercantil, administrativo, etc.; pero el ordenamiento general es uno, cada rama tiene la autonomía científica que se le quiere atribuir, y es muy difícil aislar una institución o un problema jurídico para contemplarlo con exclusividad, dentro de la probeta de una sola rama.

¹ CERVANTES AHUMADA, RAÚL. *Sobre el concepto de Derecho*. Publicación de la Revista Brasileña de Filosofía. Sao Paulo, 1966.

Por ejemplo: la persona es una institución básica del derecho civil; pero habrá que acudir al orden constitucional para resolver los problemas de nacionalidad y ciudadanía, y al orden penal o al administrativo para la solución de ciertos problemas que atañen a la protección de la persona o a sus derechos frente al Estado.

En el campo del derecho comparado actual podemos distinguir dos territorios: los países occidentales y de economía que pudiéramos llamar liberal, mantienen la distinción entre derecho público y derecho privado, y en los países socialistas la ciencia jurídica habla sólo de derecho público.

Se observa que en algunas ramas se puede, aunque con indeterminación de fronteras, mantener la distinción entre derecho público y derecho privado; pero tratándose del derecho marítimo, que alcanza a todas las fases de la actividad humana, no podríamos establecer tal distinción; no podríamos afirmar que el derecho marítimo es derecho público o derecho privado, porque los problemas marítimos requieren, para su solución, de elementos de todas las ramas del derecho. No podríamos, por tanto, colocar el derecho marítimo, ni en el casillero del llamado derecho privado, ni en el casillero del derecho público entendido a la manera tradicional occidental.

Facilitaremos la solución si repetimos que, en nuestro concepto, el derecho marítimo es derecho público, puesto que todo derecho tiene esta categoría. Pero sí, dentro de la distinción tradicional occidental, quisiésemos colocar al derecho marítimo en el campo publicístico o en el campo privatístico, no podríamos lograrlo, porque en los fenómenos marítimos los intereses privados y públicos generalmente caminan entrelazados.

Es que lo que da calificación de marítimo a un fenómeno jurídico, es el teatro en que el fenómeno se realiza o actúa, o su conexión con ese teatro. En cierta forma, tenía razón Ripert cuando afirmó que el derecho marítimo es el derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo.²

A esto convendría observar que el concepto ripertiano es incompleto, puesto que se reduce al aspecto de las relaciones jurídicas, dejando fuera a otras categorías de instituciones.

Consecuentemente, ampliando y a la vez concretando nuestra noción expuesta inicialmente, podemos afirmar que el derecho marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos.

² RIPERT. *Droit Maritime*. 4a. edición. París, 1950. Tomo I página 1.

Como las instituciones jurídicas marítimas al actualizarse se relacionan con la vida de las comunidades humanas que actúan en el mar o en relación directa con él, habrá tantas sub-ramas del derecho marítimo, como ramas jurídicas se ocupen de cada relación.

Por ejemplo: si se trata de estudiar y determinar los espacios marítimos, habrá que acudir al derecho constitucional y al derecho internacional; si se trata de resolver problemas relativos a los delitos marítimos, habrá que adentrarse en el derecho penal, y así, según la naturaleza del problema, al administrativo, al laboral, al civil, al mercantil, etc.

Por lo anteriormente anotado se ha pretendido que el derecho marítimo es de una naturaleza especial, diferente esencialmente de las otras ramas del derecho; que tienen su particularismo. Pero ya Bonnecase, el gran maritimista y civilista francés, se ha encargado de esclarecer la cuestión: los fenómenos jurídicos son los mismos esencialmente (una compraventa será compraventa, un testamento será testamento, el transporte, será transporte, etc.; y sólo tendrán de característico lo que derive de su conexión con el teatro del mar).³

El hombre mismo, sin cambiar su esencia, actúa de distinta manera cuando se encuentra en tierra firme y cuando se encuentra entre la inmensidad del mar. Piénsese, si no, en un pánico en un teatro, en el que la multitud actuará siempre bestialmente, y en un naufragio en el cual, dentro de un ambiente también de pánico, los hombres actuarán ordenada y heroicamente, como lo han hecho siempre a través de la historia de los desastres marítimos.

Podemos afirmar, sin eufemismo, que el teatro del mar ennoblece y sublima al hombre.

Es oportuno señalar que además de su acentuado carácter publicístico, el derecho marítimo acusa las siguientes características notables:

- a) Es una de las más antiguas, si no es que la más antigua, de las ramas especializadas del Derecho.
- b) Es insensible a los cambios políticos (no le afectaría, por ejemplo, un cambio de la forma de gobierno) pero es muy sensible a los cambios técnicos (como la aplicación del motor a la navegación en sustitución de la vela, la invención de las comunicaciones por radio, la aplicación de la energía atómica a la navegación, etc.).
- c) Es, por tanto, un derecho vivo. Cuando las normas escritas se vuelven obsoletas, los comerciantes marítimos crean nuevas normas con base en la costumbre, la que tiene en el campo marítimo una gran relevancia. Incluso en la unificación de normas en el plano internacional, vemos grandes logros a través de compilaciones de costumbres hechas por organismos no oficia-

³ BONNECASE. *Le particularisme du droit commercial maritime*. Burdeos, 1921.

les, como en el caso de las averías gruesas y de las ventas marítimas, que estudiaremos oportunamente.

d) La mayoría de las normas aplicables a las relaciones comerciales interpersonales, son supletorias.

e) Es tradicional la tendencia a la unificación internacional de las instituciones del derecho marítimo, ya que en una gran proporción el tráfico por mar es internacional.

f) Es, en la historia del derecho, pionero en la creación de instituciones jurídicas. Instituciones tan importantes en la vida moderna como la sociedad mercantil, el seguro, el riesgo de trabajo, han nacido en el derecho marítimo y se han extendido al campo del derecho mercantil en general y aun al campo del derecho civil. Puede considerarse mayor la influencia del derecho marítimo sobre el derecho mercantil en general y sobre el derecho civil, que la influencia de estas últimas ramas en el derecho marítimo.

Repetimos que podrá haber tantos capítulos, tantas sub ramas, o tantos derechos marítimos, como ramas del derecho se ocupen de los fenómenos marítimos. En el desarrollo de nuestro estudio, atacaremos la problemática del derecho marítimo en relación con las ramas del derecho constitucional, internacional, administrativo, civil, mercantil, laboral, procesal y penal, ya que con esas ramas es mayor y más frecuente la conexión de los problemas marítimos.

CAPITULO II

REFERENCIAS HISTÓRICAS

SUMARIO: 1. La antigüedad. a) El Código de Manú. b) Las leyes rodias. c) Las leyes atenienses. d) El derecho romano. 2. El medioevo. a) Los "assises" de Jerusalén. b) Las tablas de Amalfi. c) Los Rrooles de Olerón. d) Las leyes de Wysby. e) El Código Hanseático. f) El Libro Negro del Almirantazgo. g) El Consulado del Mar. h) El Guidon de la Mér. i) La legislación española. 3. La época moderna.

LA ANTIGÜEDAD. a) *El Código del Manú*. Leyes tan antiguas como el Código del Manú (siglo II antes de Cristo) se ocupan ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En dicho Código se establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulificaban incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.¹

b) *Las leyes rodias*. Los antiguos fenicios, según parece, no tuvieron leyes marítimas escritas.² El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo rodio.

Rodas era conocida, tanto por el famoso coloso que cerraba la entrada de su rada, como por el prestigio de sus leyes marítimas. Si el coloso fue considerado una de las maravillas del mundo antiguo, el prestigio de las leyes marítimas de Rodas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y perduran aún.

Las leyes rodias regulaban diversas instituciones: ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc.; pero quizás lo más notable del contenido de este cuerpo de leyes sea la primera reglamentación de una especie de sociedad

¹ Código del Manú.

² Conf. BULAY-PATY. *Corso di Diritto Commerciale Marittimo*. Livorno, 1841, pág. 4.

que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el Digesto romano y presentes aún en las leyes modernas, incluso en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.³

c) *Las leyes atenienses.*—Los atenienses utilizaron, fundamentalmente, las leyes rodias. Pero en su literatura se pueden encontrar referencias a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros, a la piratería.⁴

"Con imitar a los rodios, dice Bulay-Paty, con adoptar su legislación náutica, la mayor parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación... Los piratas eran destruidos; el trabajo, la esperanza y la confianza se fincaban sobre bases inmutables, y una marinería brillante llevaba a Grecia las riquezas y las artes del Egipto y del Asia." ⁵ El esplendor de Grecia se debió en gran parte, sin duda, a su tráfico marítimo, regulado por las antiguas leyes rodias.

d) *El derecho romano.*—Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodios. Cicerón dice, con humildad: "*Rhodiarum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit, pro lege manilia.*" ⁶

Ya en el Edicto Perpetuo se contenían leyes sobre los pasajeros, sobre la acción de "recepto" que se daba contra el capitán o el naviero para reclamar las cosas que se les habían dado en guarda (acción que llega a nuestros días y se extiende a los hoteleros y a todos los que reciben huéspedes); sobre incendios, naufragios, robos navales, etc.⁷

En los códigos teodosiano y justiniano se contienen amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios, etc. En el Código Justiniano destaca la *exercitoria actione*, que es el trasplante, al derecho del mar, de la *institoria actione*. En Roma, aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados "institores" y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción, sea contra los mismos, sea contra el principal. El Código de Justiniano extiende esta acción al tráfico por mar: quienes habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío. *Ad similitudinem institoriae tenetur.* ⁸

³ Conf. WILLIAMS McFEE.—The Law of the Sea.

⁴ Conf. BULAY-PATY, *op. cit.*, pág. 9 y sig.

⁵ *Op. cit.*, pág. 11.

⁶ Citado por BULAY-PATY, *op. cit.*

⁷ BULAY-PATY, *op. cit.*, pág. 15 y sig.

⁸ BULAY-PATY, *op. cit.*, pág. 17 y sig.

En el Digesto, como ya hemos indicado, se contiene la Ley rodia de la echazón. El principio fundamental de la avería aparece así: *Lege Rhodia cavetur, et, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est.* ⁹

Como también ya hemos dicho, esta ley perdura en las modernas instituciones sobre averías.

También hay en el Digesto normas sobre el préstamo a la gruesa (*foenus nauticus*), baratería, acción ejercitoria, naufragios, etc.

En las Basílicas (leyes del Emperador Basilio y de su hijo Leone) encontramos amplias disposiciones relativas al derecho del mar y tomadas de los textos anteriores. Estas leyes rigieron en el imperio bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II, en 1453.

2. EL MEDIEVO.—Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local, consuetudinario.

El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las Cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de cónsules.

a) *Los "assises" de Jerusalén.*—Uno de los primeros monumentos de este Derecho consuetudinario marítimo, fueron los llamados assises de Jerusalén, que compilaron los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los cónsules.¹⁰

b) *Las Tablas de Amalfi.*—Fue Amalfi una pequeña República italiana que dominó el comercio con Oriente por algún tiempo, a partir del siglo x. En esta ciudad se estableció un famoso Tribunal Marítimo, y en 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que se denominó Tabla Amalfitana, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo. Azuni (citado por Bulay-Paty), dice que hasta Constantinopla enviaba a Amalfi sus casos marítimos, para obtener "juicios equitativos".

c) *Los Roles de Olerón.*—En Olerón, isla francesa de la costa atlántica, cercana a Burdeos, apareció en el siglo xiii una compilación de sentencias que contienen, en cuarenta y siete artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la

⁹ Digesto, Libro.

¹⁰ El texto puede verse en PARDESSUS *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII^e Siècle*. Paris, 1828, tomo 1, pág. 275 y sig.

costa del Atlántico. Cleirac sostiene que fueron promulgados en el año de 1150, y que su primera edición apareció en 1266.¹¹

Los Roles de Olerón tuvieron un prestigio semejante al que en la antigüedad alcanzaron las leyes rodias. Fueron aceptados en España, en Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.¹²

d) *Las Leyes de Wisby*.—Las leyes marítimas de la ciudad sueca de Wisby contienen una transcripción de los Roles de Olerón, con extractos de las leyes de Amsterdam y Lubeck. Se aplicaron en el Mediterráneo del Norte de Europa. Es notable la regulación que estas leyes hacen del trabajo en el mar.¹³

e) *El Código Hanseático*.—En el siglo xii las ciudades teutónicas de Lubeck, Brunswick, Danzig y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objeto de promover y proteger su comercio marítimo. La Liga fundó bancos en Londres, Berghen (Noruega), Novgorod, en Rusia, y en la famosa ciudad de Brujas, en Flandes. Aplicó la Liga las Leyes de Wisby, y ya en el siglo xvii promulgó el Código Hanseático, que compiló las costumbres marítimas, incluyendo las ya contenidas en los Roles de Olerón y las leyes de Wisby.¹⁴

f) *El Libro Negro del Almirantazgo*.—Es la más notable compilación de leyes marítimas inglesas. Data de fines del siglo xiv (1375) y tiene una notoria influencia de los Roles de Olerón.¹⁵

g) *El Consulado del Mar*.—Es una notable compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterráneo. En su primer párrafo leemos: "Ací comencen les bones costums de la mar". Data del siglo xiv y fue publicado en Barcelona, en catalán. Gozó de singular prestigio en la cuenca del mediterráneo.¹⁶

h) *El Guidon de la Mer* (Gallardete del mar).—Apareció en Ruan, en el siglo xvii. Es también como el Consulado, una colección de los principios de derecho marítimo aceptados por la costumbre, y, además, contiene la primera regulación sobre seguro marítimo. Fue la base de la ordenanza francesa de Luis XIV, promulgada en 1681.¹⁷

i) *La legislación española*.—Entre las leyes marítimas españolas, que entre nosotros constituyen nuestro antiguo derecho marítimo positivo, por la vigencia que tuvieron en la época colonial, debemos señalar en primer

¹¹ CLEIRAC. *Usi e Consuetudine del mare*. Citado por Bulay-Paty.

¹² CONF. COLOMBOS, *Derecho Marítimo Internacional*, pág. 21.

¹³ PARDESSUS, *op. cit.*

¹⁴ PARDESSUS, *op. cit.*

¹⁵ COLOMBOS, *op. cit.*, pág. 22.

¹⁶ PARDESSUS, *op. cit.*, tomo II.

¹⁷ PARDESSUS, *op. cit.*, tomo II.

lugar, las Partidas del Rey Alfonso el Sabio (1266), Las Ordenanzas de Sevilla, que datan del siglo xiv, y las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla, de 1566. Este último documento contiene una completa y notable legislación sobre el seguro marítimo.¹⁸

3. LA ÉPOCA MODERNA.—En la época moderna cabe citar la famosa Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez, influenció a nuestro Código de Comercio de 1890; las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron entre nosotros aún después de la Independencia, y la famosa Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra.

¹⁸ PARDESSUS, *op. cit.*, tomo VI.

CAPITULO III

GUIA BIBLIOGRAFICA

Dada la escasez de literatura jurídica marina en nuestro medio (este libro es la primera obra mexicana de generalidad panorámica del Derecho Marítimo) es conveniente hacer indicación de las principales obras que han sido consultadas para la elaboración de este manual, y que constituyen un campo amplio para la investigación y un material apreciable para el estudioso.

a) Obras generales e históricas.

1. PEDRO ESTASÉN. *Instituciones de Derecho Mercantil*. Completadas y puestas al día por R. Gay de Montellá. Madrid, 1922.
2. R. GAY DE MONTELLÁ. *Legislación Comercial Española*. Barcelona, sin fecha. Tomo V.

También se contiene, en esta obra, el texto y un comentario de la legislación hispánica.

3. R. GAY DE MONTELLÁ. *Código de Comercio Español Comentado*. Tomos III y IV. Barcelona, 1936.

En esta obra, el comentario es más amplio y puede considerarse como un tratado de derecho marítimo. Son útiles sus referencias al derecho comparado.

4. JOAQUÍN GARRIGUES. *Curso de Derecho Mercantil*. Tomo II-2. *Derecho Marítimo*. Madrid, 1940.

Se trata de un manual muy completo y bien documentado, útil como texto para la licenciatura en derecho.

5. JOSÉ MARÍA G. DE ECHÁVARRI Y VIVANCO. *Comentarios al Código de Comercio*. Valladolid, 1930. Tomos IV y V.

En esta obra son notables las referencias históricas, principalmente relacionadas con el Derecho español.

6. LYON CAEN Y RENAULT. *Traité de Droit Commercial*. París, 1912. Tomos V y VI.

Esta obra, que fue durante muchos años, en México, la biblia de los mercantilistas, es aún hoy de extraordinaria utilidad para el investigador. Se trata de un curso completo de Derecho Marítimo francés.

BIBLIOGRAFÍA

15

7. J. BÉDARRIDE. *Du Commerce Maritime*. 5 tomos. París, 1894.

Esta obra monumental es uno de los primeros tratados de derecho marítimo francés. Contiene una notable y sintética introducción y un amplio comentario al Código napoleónico. Se completa con una obra anterior: *Commentaire de la Loi du 10 décembre 1874 sur l'Hypothèque Maritime*. París, 1877.

8. GEORGES RIPERT. *Droit Maritime*. 3 volúmenes. Diversas ediciones.

Esta obra es considerada como la más completa y autorizada de la literatura maritimista francesa contemporánea. Un compendio ha sido traducido al español y publicado en Buenos Aires. Es indispensable (el tratado) para el estudio de nuestra materia.

9. DANIEL DANJON. *Traité de Droit Maritime*. París, 1926. 2a. ed. 5 vols.

Es, como la anterior, una de las obras básicas del derecho marítimo. Se ha publicado en traducción española de Luis de Aguirre Fanaque, en Madrid, 1936.

10. FRANCISCO FARIÑA. *Derecho Comercial Marítimo*. 4 tomos. Barcelona, 1956, 2a. edición ampliada.

Es la más completa obra de derecho marítimo español contemporáneo. Bien documentada; rica en notas de jurisprudencia comparada, es una de las obras más útiles para el estudio de la materia.

11. JOSÉ LUIS DE AZCÁRRAGA. *Legislación Marítima Internacional*. Madrid, 1955.

Esta gran obra es utilísima por la documentación que contiene, consistente en la recopilación de los convenios y tratados internacionales en materia marítima. Se complementa con la obra de Nagendra Singh, de que más adelante hablaremos.

12. FRANCISCO DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA. *Tratado de Derecho Marítimo Español*. 3 tomos. Bilbao.

Tratado completo y útil, aunque con relativo atraso documental (lo mismo que el Fariña), respecto de los últimos documentos internacionales marítimos.

13. ANTONIO BRUNETTI. *Derecho Marítimo Privado*. Traducción de R. Gay de Montellá. Barcelona, 1950. 3 tomos.

Uno de los tratados modernos más ricos en documentación y en doctrina jurídica.

14. J. BONNECASE. *Traité de Droit Commercial Maritime*. París, 1923.

Un volumen de lo más completo que se ha producido en la literatura maritimista francesa contemporánea. Clara la exposición y atinado el criterio jurídico, propio del ilustre maestro. Con pocas reducciones, su *Précis Élémentaire de Droit Maritime* (París, 1932), es muy útil para los estudios de la licenciatura.

15. GUILLERMO ENDEMANN. *Manuale di Diritto Commerciale, Marittimo, Cambiario*. Traducción italiana de Carlo Betocchi, Nápoles, 1896. Es un tratado completo de derecho marítimo.

16. P. S. BULAY-PATY. *Corso di Diritto Commerciale* (versión del francés). Livorno, 1841.

Como el anterior, este tratado es útil aún, principalmente por las referencias históricas.

17. BRITISH SHIPPING LAWS. *Stevens and Sons*. Londres.

Se trata de una formidable colección, once monumentales tomos que comprenden los temas fundamentales del derecho marítimo. Son obra de los autores tradicionales ingleses, desde el siglo pasado (Arnould en Seguro Marítimo, Lowndes en Averías gruesas, Carver en transporte marítimo, etc.), puestas al día por profesores contemporáneos. Haremos referencia al tomo relativo en la sección correspondiente, y en cuanto a obras que pudiéramos clasificar como generales, señalaremos sólo Temperley, *The Merchant Shipping Act*, que contiene la legislación marítima inglesa básica, comentada a la luz de casos jurisprudenciales, y Nagendra Singh, *International Conventions of Merchant Shipping*, que como la obra de Azcárraga que antes citamos, aunque tiene el calificativo de internacional, se refiere a los diferentes aspectos del derecho marítimo, en los documentos (convenciones, tratados, recomendaciones) suscritos por diversos países y un breve comentario de cada documento. Está más al día que la obra del jurista español, por ser más reciente (1963).

18. HÉCTOR A. SCHULDREICH TALLEDA. *Derecho de la Navegación. Marítimo, Fluvial y Aéreo*. 4a. edición, Buenos Aires, 1963.

19. RODOLFO A. GONZÁLEZ LEBRERO. *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, 1964.

20. JOSÉ DOMINGO RAY. *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, 1954.

21. ALBERTO DIEZ MIERES. *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, 1954.

Las cuatro obras anteriores constituyen una reciente y meritoria aportación de la ciencia jurídica argentina a la doctrina maritimista. Como se deduce de los títulos, los autores argentinos actuales se orientan hacia un tratamiento unitario de la navegación marítima y aérea, siguiendo el sistema de la legislación italiana, del cual nosotros nos hemos apartado.

22. RODOLFO MEZZERA ALVAREZ. *Derecho Marítimo*. El ilustre y malogrado jurista uruguayo dejó demostración de su capacidad y talento en esta pequeña, pero luminosa obra.

23. ANTONIO LEFEBVRE D'OVIDIO y GABRIELE PESCATORE. *Manuale di Diritto della Navigazione*. 3a. edición. Milán, 1960.

Libro claro y conciso que sistematiza la doctrina orientadora del Código

Italiano de la Navegación. Aunque breve, es muy completo, y por tanto muy útil para el estudio elemental del derecho marítimo.

24. GIOVANNI MANARA. *La Legge del Mare*. Milán, 1929. Claro y luminoso el estilo, profundas las consideraciones jurídicas, amplía la documentación. Esta hermosa obra se estudia con delectación especial.

25. ANTONIO SCIALOJA. *Corso di Diritto de la Navigazione*. Roma, 1943. El lapidario estilo de Scialoja y la certeza de sus expresiones, harán siempre interesante la lectura de esta obra y de su Sistema del Derecho de la Navegación.

26. THEOPHILO DE AZEREDO SANTOS. *Direito de Navegação*. Río de Janeiro, 1964.

Igual que los tratadistas argentinos, este ilustre jurista brasileño sigue el sistema italiano. La exposición precisa, la temática completa y las referencias al derecho escrito, a la jurisprudencia y a la doctrina brasileiros, hacen esta obra muy interesante y útil.

27. F. GUÉRIN. *Précis de Legislation Maritime*. 5a. edición. París, 1949. 3er. tomo, 1958.

Panorama completo de la legislación marítima francesa, clasificado por materias. El primer tomo contiene principios de legislación constitucional y administrativa; el segundo, principios de legislación comercial marítima, y el tercero se refiere a algunos aspectos del derecho comercial marítimo, al derecho penal, al derecho social, al civil y al internacional marítimos. Muy útil para el estudio elemental.

28. PAUL CHAUVEAU. *Traité de Droit Maritime*. París, 1958.

Importante y completa obra, una de las más interesantes de la producción francesa contemporánea.

29. ALBERT WAHL. *Précis de Droit Maritime*. París, 1924.

Importante manual, con gran claridad en la exposición.

30. WILLIAM MCFEE. *The Law of the Sea*. Nueva York, 1950.

Esta obra, con estilo fluido y agradable, debe ser leída como una introducción al estudio del derecho marítimo. Es notable cómo su autor, sin ser un jurista profesional, se adentró en el campo de la investigación jurídica y expuso con brillantez los más destacados temas de la ciencia maritimista, proyectándolos a través de la historia.

31. PARDESSUS. *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII Siècle*. París, 1828.

Esta monumental obra es imprescindible para el estudio del derecho marítimo antiguo. Además de los textos de las viejas leyes, es admirable el comentario de Pardessus.

32. RINIERO ZENO. *Storia del Diritto Marittimo Italiano del Mediterraneo*. Milán, 1946.

Obra ágil y muy ilustrativa para la historia de las instituciones marítimas, desde la antigüedad griega hasta la Edad Media.

33. GONZÁLEZ VIEYTES Y FARIÑA CUITAN. *Leyes Marítimas de España*. Madrid, 1952.

Compilación de leyes y reglamentos marítimos españoles.

34. DIEZ MIERES. *Principios de Derecho Marítimo*. Buenos Aires, 1951.

Compendio claro y útil.

35. ANTONIO LEFEBVRE D'OVIDIO. *Studi per il Codice della Navigazione*. Milán, 1951.

Contiene, entre otros, interesantes estudios sobre la teoría de la empresa marítima, sobre el conocimiento de embarque y sobre las averías gruesas.

36. FRANCISCO M. DOMINÉDÓ. *Saggi di Diritto della Navigazione*. Padua, 1951.

37. FRANCISCO M. DOMINÉDÓ. *Principio del Diritto de la Navigazione*. Padua, 1957.

Se trata de una obra completa y amplia.

38. JULIUS VON GIERKE. *Derecho Comercial y de la Navegación*. Traducción de Juan M. Semon.

En el tomo II se contiene un compendio de Derecho de la Navegación, que es claro resumen de la doctrina germánica.

39. ED. VERMOND. *Manuel de Droit Maritime*. París, 1920.

Breve resumen del derecho francés.

40. GIROLAMO SCAFIDI. *Elemento di Diritto della Navigazione marittima ed interna*. Milán, 1957.

41. ERCOLE VIDARI. *Il Diritto Marittimo Italiano*. Milán, 1892.

Comentario, ya clásico, sobre el Código Italiano antiguo.

42. JULIEN BOISTEL y RENÉ FOIGNET. *Manuel Élémentaire de Droit Commercial Maritime*. París, 1920.

43. ANTONIO SCIALOJA. *Saggi di Storia del Diritto Marittimo*. Roma, 1946.

Con su estilo característico presenta el maestro romano luminosos ensayos históricos sobre el arrendamiento de naves, sobre la comenda, sobre prés tanto marítimo y otros temas no menos interesantes.

44. FREDERICK K. ARZT. *Marine Laws*. Oxford, 1963.

Completo tratado de legislación y derecho marítimos norteamericanos.

45. PLINIO MANCA. *Studi di Diritto della Navigazione*. Milán, 1962.

b) *Derecho Marítimo Constitucional e Internacional*.

1. GÓMEZ ROBLEDO ANTONIO. *La Anchura del Mar Territorial*. México. Contiene una exposición y un comentario básico sobre las Convenciones de Ginebra.

2. L. OPPENHEIM. *International Law*. Londres, 1952.

3. D. P. O'CONNELL. *International Law*. Londres, 1965.

4. LOUIS CAVARÉ. *Le Droit International Public*.

5. MAX SORESENSEN. *Manual of Public International Law*. Londres, 1968.

6. HANS KELSEN. *Principles of International Law*.

7. MARCEL SIBERT. *Traité de Droit International Public*. París, 1951.

8. CÉSAR SEPÚLVEDA. *Curso de Derecho Internacional Público*. México, 1961.

9. MANUEL J. SIERRA. *Derecho Internacional Público*. México.

Todas las obras de Derecho Internacional Público antes citadas dedican atención, en capítulos más o menos extensos, al problema de los espacios marítimos como integrantes del territorio de cada país, y exponen la evolución de la doctrina relativa en el derecho internacional marítimo. Además de las obras consultadas, en general cualquier tratado moderno de derecho internacional trata la materia.

10. C. JOHN COLOMBOS. *Derecho Internacional Marítimo*. Traducción de José Luis de Azcárraga. Madrid, 1961.

Una obra completa, de lo más completo que sobre la materia se haya escrito; pero que los jóvenes deberán leer con cuidado, pues, como dice el propio traductor en su prólogo, partes de la obra están saturadas "de un objetivo espíritu británico, disculpable, pero cierto y parcial".

11. JUSTO SIERRA (padre). *Lecciones de Derecho Marítimo Internacional*.

Una de las pocas obras mexicanas sobre la materia. Tiene interés principalmente la parte histórica relacionada con el derecho español.

12. NICOLÁS MATEESCO. *Vers un Nouveau Droit International de la Mer*. París, 1952.

Pequeña y luminosa obra, que ha tenido gran repercusión en nuestro medio jurídico.

13. NICOLÁS MATEESCO. *Deux frontières invisibles: De la Mer Territoriale à l'Air "Territorial"*. París, 1965.

Novedosa y bien documentada obra que, como todo lo que tiene el sello del destacado maestro canadiense, es profunda y original.

14. United Nations. *Laws and Regulations on the Regimen of the High Seas*.

Contiene material para el estudio del derecho marítimo comparado.

15. RAÚL CERVANTES AHUMADA. *La Soberanía de México sobre las Aguas Territoriales y el Problema de la Plataforma Continental*. México, 1952.

Publicación de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M.

16. G. C. GIDEL. *Le Droit International Public de la Mer*. Tearoux, 1934.

17. M. W. MOUTON. *The Continental Shelf*. La Haya, 1954.

18. JOSÉ LUIS DE AZCÁRRAGA. *La Plataforma Submarina y el Derecho Internacional*. Madrid, 1952.

Completa e interesante monografía.

19. MITCHELL P. STROHL. *The International Law of Bays*. La Haya, 1963. Un tratado completo y claro sobre las aguas interiores y, principalmente, según su nombre lo indica, sobre las bahías.
20. FRANCESCO DURANTE. *La Piattaforma Litorale*. Milán, 1955.
21. BARRY B. L. AUGUSTE. *The Continental Shelf*. Génova-París, 1960. Obra muy bien documentada.
22. GEORGE SCHELLE. *Platenu Continental et Droit International*. París, 1955.
23. FRANCO FLORIO. *Il mare territoriale e la sua delimitazione*. Milán, 1947.
24. BOCEK BOLESŁAW ADAM. *Flags of Convenience*. Harvard University Press, 1962.
25. RICHARDS. *On the Law of Insurance*. New York, 1932.

c) Algunas obras sobre temas especiales o monográficas.

1. LOUIS THIEBAUTO. *Traité Théorique et Pratique de l'Abordage Maritime*. París, 1903.
2. JULIEN LE CLERO. *L'Abordage en Droit Maritime et en Droit Fluvial*. París, 1955.
3. RODOLFO CALAMANDREI. *Il Contratto di Trasporto Terrestre e Marittimo*. Turín, 1897.
4. GUY FRAIKIN. *Traité de la Responsabilité du Transporteur Maritime*. París, 1957.
5. FRANCIS SAUVAGE. *Manuel Pratique du Transport des Merchandises par Mer*. París, 1955.
6. PIERRE DE GENTILE. *De l'Hypothèque Maritime*. (Loi du 10 Juillet 1885).
7. AURELIO MENÉNDEZ Y MENÉNDEZ. *El Contrato de Remolque*. Madrid, 1964.
8. R. JAMBU MERLIN. *La Jurisprudence des Prises Maritimes et le Droit International Privé*. París, 1947.
9. ALAIN BESSÉ. *Assurance Maritime sur Corps*. La clause "Franc seuf". París, 1957.
10. MICHEL GRIGOLI. *La Limitazione del Debito Armatoriale*. Padova, 1963.
11. RENÉ RODIÈRE. *Droit des Transports*. París, 1953.
12. DANTE GAETA. *La Fonti del Diritto della Navigazione*. Milán, 1965.
13. GIUSEPPE SPERDUTI. *La Competenza dei Consoli delle Controversie Marittime*. Milán, 1940.
14. AMADEO GIANNINI. *Le Convenzioni Internazionali di Diritto Marittimo*. Milán, 1952.

15. ANDREA TORRENTE. *I Contratti di Lavoro della Navigazione*. Milán, 1948.
16. GUIDO DE VITA. *Contributo alla Teoria del Trasporto Marittimo di Cose Determinate*. Milán, 1964.
17. ROBERT DE SMET. *Traité Théorique et Pratique des Assurantes Maritimes*. (3 tomos). París, 1959.
18. EMMANUEL DU PONTAVICE, JEAN-PAUL SORTAIS, A. DE PIÉDELIEVRE y GASTON DE LESTANG. *L'Affrètement par Charte-Partie*. París, 1964.
19. MARTIN J. NORRIS. *The Law of Salvage*. N. Y., 1958. Completísimo y bien documentado tratado sobre salvamento.
20. LOUNDES AND RUDOLF. *General Average*. Londres, 1948.
21. SERGIO FERRARINI. *Il Soccorso in Mare*. Milán, 1964.
22. MICHELE GRIGOLI. *L'Abbandono all'Assicuratore*. Padova, 1963.1
23. ANTIGONO DONATI. *Trattato del Diritto delle Assicurazione Privati*. (3 volúmenes). Milán, 1956.
24. FÉLIX BENÍTES DE LUGO Y RODRÍGUEZ. *Tratado de Seguros*. 2 vols. Madrid, 1942.
25. P. OGEA PORTA y F. BALSEYRO. *La Marina y el Crédito Naval*. Madrid, 1944.
26. ISAAC HALPERIN. *Contrato de Seguro*. Buenos Aires, 1964.
27. GEORGES MARAIS. *Les Transports Internationaux de Merchandises par Mer*. París, 1949.
28. AURELIO MENÉNDEZ. *La Venta CIF*. Madrid, 1955.
29. CLAIRE LEGENDRE. *La Responsabilité Limitée du Propriétaire de Navire*. París, 1941.
30. MARKIANOS, DE SMET, VAN DOOSSELAERE, AVRAMEAS, ROYER, MILLER, FRAIKIN, LASAGE, RUSSO y JENSEN. *Le Transport Maritime sous Connaissance à l'Heure du Marché Commun*. París, 1966.
31. ANTIGONO DONATI. *Los Seguros Privados*. Barcelona, 1960.
32. JOAO VICENTE CAMPOS. *Dos Sinistros Marítimos*. Río de Janeiro, 1961.
33. MARTIN J. NORRIS. *The Law of Seamen*. Nueva York, 1962.
34. GIERGIO RIGHETTI. *La Compravendita di Nave*. Padua, 1961.

d) Algunas tesis de licenciatura en Derecho. *

1. SANDEZ CARRILLO CARLOS. *Estudio de la Comisión Nacional Consultiva de Pesca*. 1968.
2. MORENO GARCÍA MARTHA. *La piratería y el corso Marítimo*. 1968.

* En la compilación de tesis colaboró el licenciado Genaro Góngora Pimentel, ayudante de cátedra.

3. DE LEÓN LÓPEZ SERGIO. *El contrato de fletamento-pasaje, y un análisis filosófico jurídico de su regulación legal en materia de responsabilidad por daños causados por el porteador en la persona del pasajero*. 1968.
4. CRUZ VELÁZQUEZ AGUSTÍN. *La responsabilidad objetiva y el riesgo creado en el Derecho Marítimo*. 1967.
5. GARCÍA MONDRAGÓN ROSA MARÍA. *Los puertos libres de México*. 1967.
6. RIVERA FARBA OCTAVIO. *La Baratería del Capitán*. 19.
7. SCHMILL ORDOÑEZ CARMEN. *La Convención de Ginebra de 1958, sobre pesca y conservación de los recursos naturales vivos en alta mar*. 1968.
8. ESCOBEOZA ARELLANO HÉCTOR. *La contaminación del espacio marítimo por sustancias radiactivas*. 1967.
9. CORTEZ CABRERA RICARDO. *La administración portuaria en México*. 1968.
10. SALCEDA SACANELLES ALEJANDRO. *La hipoteca naval*. 1965.
11. GÓMEZ BERMEO GUADALUPE. *Las averías gruesas*. 1967.
12. RÍOS MEDINA HÉCTOR DE LOS. *Los privilegios marítimos*. 1967.
13. SERNA VALDIVIA JOSÉ LUIS. *Estudio sobre los problemas jurídicos de la transportación marítima en la América Latina*. 1967.
14. MEGURO YAMAZAKI JOSÉ. *La arribada forzosa*. 1966.
15. LEYVA MORTERA JOSÉ. *Determinación del mar territorial*. 1967.
16. ESPINOZA DELOYA ALEJANDRINA. *Zona pesquera y mar territorial*. 1967.
17. ZUART GÓMEZ EREDIN. *El contrato de fletamento-pasaje*. 1966.
18. ARAUJO ARAUJO GUILLERMO. *Contrato de fletamento y conocimiento de embarque*. 1967.
19. ESPINOLA ESTRADA JOSÉ. *La fortuna de mar*. 1965.
20. CARPIO SIGNORI MANUEL. *El abandono, institución típica del Derecho Marítimo*. 1967.
21. ESPINOZA MEZA CARMINA. *El conocimiento de embarque y el conocimiento de recibido para embarque*. 1967.
22. PAULLADA ESTRADA MANUEL. *La propiedad y la copropiedad en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. 1966.
23. GÓNGORA PIMENTEL GENARO. *De la agencia marítima*. 1963.
24. VÁZQUEZ GARCÍA ZÓZIMO. *El contrato de seguro marítimo moderno*. 1965.
25. CANALES RIVERA HÉCTOR. *El contrato de remolque marítimo*. 1966.
26. QUIROGA G. PABLO HÉCTOR. *La Convención de Ginebra sobre el mar territorial y zona contigua*. 1968.
27. SAAVEDRA ESPINOSA ANTONIO. *El abandono administrativo del buque en el Derecho Mexicano*. 1968.
28. CAMPOS MARTÍNEZ GERARDO FRANCISCO. *Los riesgos en el mar y su relación con el contrato de seguro marítimo*. 1969.

29. NAVARRO BEDOYA JOSÉ ANTONIO. *Proyecto de Reglamento de Maniobras Marítimas, Portuarias y demás Servicios Conexos*.
- e) *Revistas*. Conviene señalar cinco revistas importantísimas: 1. La clásica *Revue de Droit Maritime Comparé*, que se publicara en la década de los veinte bajo la dirección de Leopold Dor, y cuya colección constituye, por su contenido, un verdadero tesoro bibliográfico-jurídico.—2. La meritoria revista mensual *American Maritime Cases*, publicada bajo los auspicios de la Asociación de Ajustadores de Averías de los Estados Unidos, y de "The Maritime Law Association of the United States" y que contiene valiosísima colección de casos jurisprudenciales de los tribunales norteamericanos.—3. La *Rivista del Diritto della Navigazione*, fundada por el Prof. Antonio Scialoja y dirigida por Antonio Lefebvre D'Ovidio, con rico contenido de doctrina jurisprudencial y legislación marítimas.—4. La *Revue Trimestrielle de Droit Commercial*, que fundaran los maestros franceses Jean Escarra y Roger Houin, y cuyo contenido es valiosísima fuente de investigación no sólo en el terreno del derecho comercial en general, sino en el campo del derecho marítimo.—5. La interesante *Revista española de Derecho Marítimo*.

CAPITULO IV

VOCABULARIO MARITIMO-COMERCIAL
 ESPAÑOL-INGLES-FRANCES¹

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Abandono	Abandonment	Délaissement
Abogado	Lawyer	Avocat
Accionista	Shareholder	Actionnaire
Acreedor hipotecario	Mortgagee	Créancier Hypothécaire
Aduana	Custom house	Douane
Almacén de Aduanas	Customs warehouse	Entrepot
Amarrado (sin navegar)	Laid up	Désarmé
Ancla	Anchor	Ancre
Anclaje	Anchorage	Ancrage
Anticipo (s)	Advance (s)	Avance (s)
Anulado	Cancelled	Annulé
Arancel de Aduanas	Customs tariff	Tarif de douane
Arbitraje	Arbitration	Arbitrage
Armador	Shipowner	Armateur
Asegurado	Underwriter	Assureur
Avería	Average, damage	Avarie
Avería gruesa o común	General average	Avarie grosse
Avería particular	Particular average	Avarie particulière
Babor	Larboard	Babord
Bala	Bale (of goods)	Balle
Balsa	Raft	Radeau
Bandera	Ensign	Bannière, pavillon
Baratería	Barratry	Baraterie

¹ Se formuló este vocabulario tomando como base el publicado por el LLOYD. Colaboró en su formulación el Lic. GUILLERMO DÍAZ LASTRA, ayudante de cátedra.

VOCABULARIO

25

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Barlovento	Windward	Dessus du vent
Barril	Barrel	Baril
Bodega	Hold (of ship)	Cale
Bote Salvavidas	Lifeboat	Canot de sauvetage
Boya	Buoy	Bouée
Braza	Fathom	Brasse
Brújula	Compass	Compas ou boussole
Bultos	Packages (of goods)	Paquets ou lots
Buque	Ship	Navière
Buque Abandonado	Derelict (vessel)	Navière abandonné
Buque Costero	Coaster (Coastingvessel)	Caboteur
Buzo	Diver	Plongeur ou scaphandrier
Cabo o calabrote de remolque	Towrope	Remolque ou touline
Cabotaje	Coasting trade	Cabotage
Calado	Draught (of ship)	Tirant
Caldera	Boiler	Chaudière
Cámara de Comercio	Chamber of Commerce	Chambre de Commerce
Capa	Primage	Primage
Carbón	Coal	Charbon
Carboneras	Bunkers	Soutes à Charbon
Carga de cubierta o cubertada	Deck cargo	Pontée
Cargamento o carga	Cargo	Cargaison
Capitán	Master or shipmaster	Capitaine
Carta	Letter	Lettre
Carta de Crédito	Letter of Credit	Lettre de crédit
Carta de Navegación	Charts	Cartes Marines
Carta-Partida	Charter-party	Charte partie
Casco	Hull	Coque ou corps
Certificado	Certificate	Certificat
Certificado de origen	Certificate of origin	Certificat d'origine
Certificado de registro	Certificate of registry	Acte de Nationalité
Citación	Summons (Writ of)	Assignation
Clasificación	Classifications (of ships)	Classement
Colisión o abordaje	Collision	Abordage
Combustible	Fuel	Combustible
Comprobante	Voucher	Piece justificative

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Compromiso de avería u obligación de resarcimiento	Average bond	Compromis d'avaries
Con cuidado	With care	Fragile
Conocimiento de embarque	Bill of lading	Connaissance
Consignación	Consignment	Consignation
Consignatario	Consignee	Consignataire
Contrato	Contract	Contrat
Contrato de préstamo a la gruesa	Bottomry bond	Lettre à la grosse
Contrabando	Smuggling	Contrebande
Corredor	Broker	Courtier
Corredor marítimo	Shipbroker	Courtier maritime
Corretaje	Brokerage	Courtage
Costo, seguro, flete (C.I.F.)	Cost, Insurance, Freight	Cout, assurance, fret
Cuarentena	Quarantine	Quarantaine
Cuenta Corriente	Current account	Compte courant
Chata o pontón	Pontoon	Ponton
Declaración de aduana	Bill of Entry (customs)	Declaration d'entrée
Declaración marítima	Maritime declaration	Rapport de mer
Derechos de aduana	Customs duties	Droits de douane
Derechos de Anclaje	Anchorage dues	Droits d'ancrage
Derechos de puerto	Harbour dues	Droits de port
Derechos de reconocimiento	Survey fees	Frais d'expertise
Derechos de retención	Lien	Droits de rétention
Derrame	Leakage	Coulage
Descarga	Discharge (of cargo)	Déchargement
Descuento	Discount	Escompte
Desembolsos	Disbursements	Débours
Desmantelado	Dismantled	Dégrée
Despacho (Aduana)	Clearance (Customs)	Acquit de douane
Desviación	Deviation	Déviation
Diario de navegación	Logbook	Journal du bord
Días de gracia	Days of grace	Jours de grace
Días festivos	Holidays	Jours de fête
Dinero	Money	Argent

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Dique	Dock	Bassin
Dique seco	Dry dock	Cale sèche
Doble seguro	Double insurance	Assurance double
Echazón	Jettison	Jet à la mer
Efectivo metálico	Cash	Argent comptant
Eje cigüeñal	Crankshaft	Arbre à manivelle
Eje de hélice	Tail end shaft	Arbre de l'hélice
Eje principal	Main shaft	Arbre principal
Embargo	Seizure	Saisie
Embarque	Shipment (of goods)	Embarquement
Endoso	Endorsement	Endossement
En reparación	Repairing	En réparation
Entrega del cargamento	Delivery of cargo	Lavraison de la cargaison
En buen estado de navegación	Seaworthy	En bon état de navigabilité
Error de cálculo	Error in calculation	Erreur de calcul
Estación	Railway station	Gare
Estadías	Laydays or demurrages	Surestaries ou jours de planche
Estar amarrado (sin navegar)	Laying up	Désarmer
Este	East	Est
Estivar	Stowage	Arrimage
Estivador	Stevedore	Arrimeur
Estríbor	Starboard	Tribord
Exportación	Export (of goods)	Esportation
Extorno de prima	Return of premium	Ristourné de prime
Extracto del diario de navegación	Extract from log or log extract	Extrait du journal ou journal du bord
Factura	Invoice	Facture
Factura de venta	Bill of sale	Acte de vente
Falta de entrega	Short delivery	Manquant
Fallo o sentencia	Judgment	Arret a jugement
Fardos	Parcels (of goods)	Colis
Faro o farola	Lighthouse	Phare

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
F.A.S. (Libre a un costado del buque)	Fret alongside the ship	Libre au coté du vaisseau
Fecha de anulación	Cancelling date	Date d'annulation
Feliz llegada	Safe arrival	Bonne arrivée
Flete	Freight	Fret
Ferrocarril	Railway	Chemin de fer
Fletador	Charterer	Affrèteur
Franco bordo o altura de obra muerta	Freeboard	Franc-bord
Franco bordo	Free on board (F.O.B.)	Franc à bord
Fraude	Fraud	Fraude
Garantía	Guarantee	Garantie
Género	Merchandise	Marchandise
Giro documentario	Documentary draft	Traité Documentaire
Grúa	Crane	Grue
Guía	Customs permit	Permis
Hélice	Propeller	Hélice
Hipoteca	Mortgage	Hypothèque
Incendio	Fire	Incendie
Indemnización	Indemnity	Indemnité
Inventario	Inventory	Inventaire
Lancha, gabarra o barcaza	Lighter	Allege
Lanchaje, gabarraje	Lighterage	Frais d'alleges
Lastre	Ballast	Lest
Letra de cambio	Bill of Exchange	Lettre de change
Libra esterlina	Pound (money)	Livre sterling
Libre cambio	Free trade	Libre échange
Línea de carga	Loadline	Ligne de charge
Línea de flotación	Water line	Ligne de flottaison
Liquidación	Settlement	Règlement
Liquidador de averías	Average adjuster	Dispacheur
Máquinas	Engines	Machines
Maquinaria o máquinas	Machinery	Machines
Maquinilla o chigre	Winch	Treuil
Maquinista	Engineer	Mécanicien

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Marea	Tide	Marée
Marea muerta	Neap tide	Eau morte ou morte eau
Marinero	Seaman (sailor)	Matelot
Mercancías	Goods	Marchandises
Molinete	Windlass	Guindeau
Muellaje o derechos de muelle	Wharfage	Droits de quai
Muelle	Jetty, pier, quay or wharf	Jetée, quai ou appontement
Muestras	Samples	Echantillons
Multa	Fine (penalty)	Amende
Naufragio	Shipwreck	Naufrage
Norte	North	Nord
Nota de reparto	Allotment note	Note de délégation
Notario público	Notary Public	Notaire public
Oeste	West	Quest
Oficial de aduanas	Custom-house officer	Douanier
Oficinas o despacho	Office (business place)	Bureau
Orden de embarque	Shipping order	Ordre d'expédition
Orden de entrega	Delivery order	Ordre de livraison
Pasajero	Passenger	Passager
Patente de Sanidad	Bill of health	Patente de santé
Perito	Surveyor	Expert
Peso bruto	Gross weight	Poids bruts
Piratería	Piracy	Piraterie
Pleamar	High water	Pleine mer
Poderes	Power of attorney	Procuration
Póliza	Policy	Police
Polizón	Vagrant	Polisson
Pontón	Hulk	Hulk
Pontón carbonero	Coal hulk	Ponton à charbon
Práctico	Pilot	Pilote
Practicaje	Pilotage	Pilotage
Precio	Price	Prix
Precio corriente	Current price	Prix courant
Préstamo a la gruesa	Bottomry	Emprunt à la grosse
Prima	Premium	Prime

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Prima de exportación	Drawback	Prime d'exportation
Primer oficial	Mate (Chief officer)	Second
Procedimientos	Legal proceedings	Poursuiter
Protesta de mar	Protest	Rapport de mer
Proveedor de buques	Ship chandler	Fournisseur de navière
Provisiones	Stores	Approvisionnement
Provisiones o víveres	Provisions	Provisions vivres
Puerto	Harbour	Port
Puntal, pico o percha de carga	Derrick	Mat de charge
Ratería	Pilfering, petty	Petit vol
Reajuste de tasa o prima	Adjustment of rate	Rectification de taux
Reaseguro	Reinsurance	Réassurance
Rebaja	Rebate	Rabais
Recibo	Receipt	Reçu ou quittance
Reconocimiento	Survey	Visite ou expertise
Registro marítimo	Register (of ship)	Registre maritime
Reglamento de averías	Adjustment or average statement	Reglement ou reglement d'averie
Remesa	Remittance	Remise
Remolcador	Tug	Remorqueur
Remolque	Towage	Remorquage
Reparaciones	Repairs	Réparations
Reparación de averías	Damage repairs	Réparations
Requisitado	Requisitioned	Requisitionné
Restos de naufragio	Wreck (of ship)	Epave
Restos flotantes	Flotsam	Epaves flottantes
Retorno de comisión	Return commission	Ristourne de courtage
Riesgos de mar	Perils of the sea	Fortunes de mer
Riesgo en suspenso	Risk suspended	Non couru
Rompeolas o escolleras	Breakwater	Brise-lame
Rosa de los Vientos	Compass card	Rose des vents
Rotura	Breakage	Rupture
Salvamento	Salvage	Sauvetage
Seguro	Insurance or assurance	Assurance
Seguro marítimo	Insurance (marine)	Assurance maritime
Sociedad o compañía	Company (Association)	Compagnie ou société
Solera	Dunnage	Fardage

ESPAÑOL	INGLÉS	FRANCÉS
Sotavento	Loeward	Sous le vent
Suma global	Lump sum	Somme gross
Sur	South	Sud
Telegrafia sin hilos	Wireless telegraph	Télégraphie sans fil
Telegrama	Telegram	ou radio télégraphie
Terminación del riesgo	Termination of risk	Dépêche
Timar	Rudder	Fin de risque
Tipo de cambio	Rate of exchange	Gouvernail
Tipo reducido	Rate reduced	Cours de change
Tonelada	Ton	Taux reduct
Tonelaje	Tonnage (of ship)	Tonne
Tramp (volandero)	Tramp	Tonnage ou jauge
Tribunal	Tribunal	Tramp (courante)
Tripulación	Crew	Tribunal
Valor	Value	Equipage
Valor en plaza	Market value	Valuer
Valor reducido	Reduced value	Prix du marché
Valuación	Valuation	Réduction de valeur or
Vapor	Steamship	moindre valeur
Velas	Sails	Evaluation
Velero	Sailing ship	Vapeur ou navière
Vendido	Sold	Voiles
Ventas	Sales	Voilier
Viaje	Voyage	Vendu
		Ventes
		Voyage

SECCION PRIMERA

DERECHO MARITIMO CONSTITUCIONAL E INTERNACIONAL

CAPITULO I

NOCIONES PREVIAS

SUMARIO: 1. Las normas marítimas constitucionales, secundarias y terciarias.
2. Jerarquía de las normas supletorias.

1. LAS NORMAS MARÍTIMAS CONSTITUCIONALES, SECUNDARIAS Y TERCARIAS.— En la jerarquía de las normas que integran nuestro ordenamiento jurídico positivo, podemos distinguir normas fundamentales o constitucionales, normas secundarias y normas terciarias o reglamentarias. Estas dos últimas categorías pueden comprender normas federales y normas locales, o correspondientes a los Estados miembros de la Federación Mexicana.

Las normas constitucionales son las contenidas en la Constitución General de la República y en los Tratados Internacionales que sean acordes con ella. (Art. 133 Constitucional.)

Como tanto en la Constitución como en los Tratados se contienen normas marítimas, habremos de referirnos a ellas en el desarrollo de esta sección.

Las normas marítimas secundarias y reglamentarias tienen el carácter de normas federales, por disposición de las fracciones X, XIII y XVII del artículo 73 constitucional. Este artículo atribuye al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia marítima.

Nuestra principal ley secundaria es la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y falta aún elaborar sus reglamentos, por lo que podemos consi-

derar, desde el punto de vista formal, que nuestro sistema jurídico-marítimo está incompleto.

2. LA JERARQUÍA DE LAS NORMAS SUPLETORIAS.—La jerarquía de las normas supletorias se ha establecido por la ley en la siguiente forma:

a) Los usos marítimos.—Esta preeminencia de los usos se explica porque el derecho marítimo, en su desarrollo histórico, ha seguido una secuencia consuetudinaria;

b) El Código de Comercio;

c) La Ley sobre el Contrato de Seguro;

d) La Ley General de Instituciones de Seguros;

e) El Código Civil, para el Distrito y Territorios Federales;

f) La Ley de Vías Generales de Comunicación. (Art. 6o. LNCM.)

Esta enumeración es inconveniente e innecesaria. Habría bastado con destacar la importancia de los usos y dejar a la jurisprudencia la determinación del orden de supletoriedad de las otras leyes, según los casos concretos.

CAPITULO II

LOS ESPACIOS MARITIMOS

SUMARIO: I. *El espacio marítimo acuático*. 1. Las aguas interiores. a) Las bahías. b) El problema del Golfo de California. 2. *El mar territorial*. a) La antigüedad. El medioevo. La época moderna. b) Sistemas para determinar la anchura del mar territorial. La visual y la sonda. El tiro de cañón. Las líneas rectas de base. c) Evolución moderna del problema en el campo internacional. d) Situación jurídica del mar territorial. 3. Los estrechos y los canales. 4. La zona contigua. 5. El alta mar. II. *El espacio marítimo terrestre*. 1. Las playas y las zonas federales. 2. Las islas, los cayos y los arrecifes. 3. El suelo y el subsuelo infrayacentes al mar territorial. 4. La plataforma continental. 5. El lecho y el subsuelo de la alta mar. III. *El espacio marítimo aéreo*. IV. *El espacio marítimo-buque*.

Los espacios marítimos nacionales son elementos integrantes del territorio nacional. El territorio nacional comprende no sólo las tierras emergidas, sino las aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo y la plataforma continental mexicana.

Determinar el territorio nacional es competencia o atribución del ordenamiento constitucional mexicano. Naturalmente, si nuestras disposiciones constitucionales establecieren conflicto con leyes extranjeras, la solución sería del dominio del Derecho Internacional.

I). EL ESPACIO MARÍTIMO ACUÁTICO.—Este espacio marítimo comprende las aguas jurisdiccionales y el alta mar. Las aguas jurisdiccionales son aquellas en las que México ejerce su jurisdicción y soberanía, plenas o limitadas, y comprenden las aguas interiores, el mar territorial y la zona contigua de pesca exclusiva. Sobre las aguas interiores y el mar territorial (que es de nueve millas marinas, o 16.668 kilómetros, según la determina la Ley de Bienes Nacionales), el Estado mexicano ejerce plena soberanía, y, sobre la zona exclusiva de pesca (que comprende doce millas a partir del límite interior del mar territorial), una soberanía limitada al ejercicio de los derechos de pesca exclusiva.

El alta mar comprende los espacios marítimos libres, comunes a todas las naciones, y su estudio corresponde al Derecho Internacional.

1. LAS AGUAS INTERIORES.—Son aguas interiores las que se encuentran comprendidas, según la vieja expresión latina, *inter fauces terrae*. Mares interiores, lagos, lagunas, y accidentes como los brazos de mar, esteros y bahías. También se considerarán aguas interiores, cuando se aplique el sistema de las líneas rectas de base para desplantar el mar territorial (sistema que aplicamos en el Golfo de California y que explicaremos más adelante) las aguas comprendidas entre las líneas rectas de base y la tierra firme. Ha existido una indeterminación sobre la fijación de estos términos, y ha sido más bien la costumbre la que se ha impuesto. Así se llaman "mares", extensiones tan pequeñas como el Mar Muerto, y bahías extensiones tan amplias como la Bahía de Hudson en Canadá, o nuestra Laguna de Términos.

a) Las bahías.—Principalmente la determinación del concepto de bahía ha sido objeto de larga elaboración en la doctrina del derecho internacional.

Podemos señalar, en la evolución de este derecho, dos documentos importantísimos: en el plano regional interamericano, los "Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar", aprobados por el Consejo Interamericano de Jurisconsultos en su tercera reunión celebrada en la Ciudad de México en 1956, y en el plano mundial, la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de 1958.

A propósito de las bahías, dicen los "Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar: Una bahía es toda entrante de mar bien determinada, cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca sea tal que sus aguas estén comprendidas inter fauces terrae y constituya algo más que una mera inflexión de la costa." Y se agrega que "las aguas que comprendan una bahía estarán sujetas al régimen de las aguas interiores si la superficie de aquélla es igual o mayor que la de un semicírculo trazado tomando como diámetro la boca de la bahía. Si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una bahía estará comprendida en la superficie total de ésta." Y, por último, se agrega que "las bahías llamadas 'históricas' estarán sujetas al régimen de aguas interiores del o de los Estados ribereños."

Estos principios, según el preámbulo del documento que hemos venido transcribiendo, se reconocieron por el Consejo Interamericano de Jurisconsultos "como expresión de la conciencia jurídica del Continente y como aplicables por los Estados Americanos".

Las disposiciones de la Convención de Ginebra Sobre Mar Territorial y Zona contigua son fundamentalmente coincidentes con los Principios de México, con la salvedad de que, para considerar las aguas de una bahía como aguas interiores del estado costanero, se requiere que la entrada de la bahía no tenga una extensión mayor de veinticuatro millas.

Doctrinalmente se entiende por bahías "históricas", aquellas sobre las cuales el Estado ribereño ha ejercido o proclamado soberanía, a través de largo tiempo, sin que otros Estados hayan discutido los derechos del costanero. Se trata de una larga y pacífica posesión o de ejercicio de derechos de soberanía.¹

Las bahías históricas se consideran como aguas interiores del Estado ribereño, no importa cuál sea su extensión ni la anchura de su boca. Canadá, por ejemplo, ejerce soberanía sobre la Bahía de Hudson antes citada, los Estados Unidos sobre la bahía de Chesapeake (entre otras) y Rusia sobre la Bahía de Pedro el Grande.²

b) El Golfo de California.—El problema y la doctrina sobre las bahías históricas tienen para nosotros singular importancia, porque es el problema del Golfo de California, y porque la doctrina jurídica y los principios del Derecho Internacional atribuyen a nuestro país el derecho de considerar tal espacio marítimo como aguas interiores mexicanas.

Podemos atacar este problema en dos planos: primero, en el ámbito del derecho interamericano, y segundo, en el plano mundial.

En el primer plano, hemos visto ya los *Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar. El Golfo de California*, geográfica o topográficamente es una entrante de mar cuya superficie es mayor que la del semicírculo trazado tomando como diámetro la longitud de la línea que une los puntos de entrada a la bahía. (Y el derecho interamericano no tiene la limitación de las 24 millas establecidas por la Convención de Ginebra.)

En el campo legislativo hemos dividido, seguramente bajo la influencia de la Convención ginebrina, en dos partes la superficie del Golfo californiano. Por decreto de 30 de agosto de 1968 hemos aplicado el sistema de las líneas rectas de base para desplantar el mar territorial en el interior del Golfo de California. Así, al unir los puntos salientes de las islas que forman cadena a la altura de la ciudad de Hermosillo, de dichas islas hacia el norte el Golfo queda como mar interior; pero esta inconveniente solución deja una porción de alta mar hacia el sur, que impedirá, seguramente, proteger en forma adecuada la fauna marina propia del Golfo. Y es inconcebible pensar que el decreto fue expedido después de que fue presentada a la Cámara de Diputados, por un partido de oposición, una iniciativa bien fundada jurídicamente, y que hubiera incorporado al territorio nacional toda la superficie del Golfo de California, como bahía histórica que es. Parece ser que las pequñeces de nuestra política doméstica impidieron, contra los intereses del país, el curso de tan patriótica cuanto bien fundada iniciativa.

¹ MITCHELL P. STROHL. *The International Law of Bays*. La Haya, 1963.

² STROHL. *Op. cit.*, pág. 332.

Y más inconcebible aún resulta considerar que el decreto de 1968 antes citado deja libre una zona de mar comprendida del paralelo 27 hasta el norte del paralelo 28 (esto es, hasta la Isla del Tiburón), que estaba ya declarada zona exclusiva de pesca para los pescadores regionales mexicanos, según decreto expedido por el señor Presidente Emilio Portes Gil y publicado en el Diario Oficial de 13 de febrero de 1930. En estricto rigor técnico creemos que no puede considerarse derogado el decreto del Presidente Portes Gil, y que, consecuentemente, la zona del Golfo de California debe considerarse legalmente cerrada del paralelo 27 al norte, independientemente de que, por tener el Golfo de California categoría de bahía histórica, debe incorporarse toda su superficie al territorio nacional. Es el Golfo de California una bahía histórica, porque desde la época colonial el Estado Español ejerció soberanía irrestricta sobre dicho espacio marítimo, sin que nación alguna discutiera tal soberanía. Como causahabiente de España, México continuó ejerciendo soberanía sobre el Golfo, el que ha sido considerado, a partir de la independencia, como un mar mexicano. El único país que por su vecindad hubiera estado en posibilidad de discutir la soberanía de México, ha sido Estados Unidos, y nuestro poderoso vecino ha reconocido siempre los derechos mexicanos sobre el Golfo de California. Tan es así, que Estados Unidos ha negociado con México el derecho de libre paso de sus navíos y sus ciudadanos sobre nuestro mar interior californiano. En el artículo VI del Tratado de Paz, Amistad y Límites celebrado con Estados Unidos y que puso fin a la inicua guerra de 1847-48³ se lee: "Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California". En el Tratado de Límites, celebrado el 30 de diciembre de 1853 (conocido como Tratado de la Mesilla), puede leerse: "... Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo, libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California para sus posesiones y desde sus posesiones sitas al norte de la línea divisoria de los dos países, entendiéndose que el tránsito ha de ser navegando por el Golfo de California..."

La prueba del carácter de bahía histórica del Golfo de California no puede ser más contundente.

Además, conviene señalar que existen múltiples antecedentes en la historia del Derecho Internacional. Numerosos Estados han reclamado y ejercen su soberanía sobre bahías cuya boca tiene una anchura mayor de las 24 millas ginebrinas. Australia ejerce jurisdicción sobre cuando menos cuatro bahías históricas, Bulgaria sobre dos, Canadá sobre más de diez, y así, Estados Unidos, Islandia, Egipto, Portugal, Tunisia, Suecia, etc.⁴

³ El calificativo es de ROBERT KENNEDY, Procurador General de los Estados Unidos.

⁴ STROHL, *op. cit.*, pág. 251 y sig.

Y conviene indicar también que los tribunales norteamericanos en varios casos, al fundamentar los derechos de Estados Unidos sobre las bahías históricas, han invocado las precedentes soberanías de España y de México.⁵

Por otra parte, desde el punto de vista de la conservación y explotación de las especies marítimas, es conveniente recordar que en los multicitados *Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar*, quedó establecido que los Estados ribereños tienen "el derecho a la explotación exclusiva de las especies vinculadas a la costa, a la vida del país o a las necesidades de la población costera, como en los casos de las que se desarrollan en aguas jurisdiccionales y después emigran a alta mar, o cuando la existencia de ciertas especies influye de manera importante en una industria o actividad esencial del país costero, o cuando este último lleve a cabo obras de importancia que tengan por resultado la conservación o el aumento de las poblaciones de especies". Todos los anteriores supuestos se dan en el caso del Golfo de California, y también por ello se impone su incorporación total al territorio mexicano.

2. EL MAR TERRITORIAL.—La historia del hombre es, en gran proporción, la historia de las dramáticas luchas entre el hombre y el mar, según lo consignara Charles Baudelaire en célebre poema.⁶

La problemática del mar territorial ha sido una de las más debatidas en la historia del derecho. Por ello, es conveniente seguir, siquiera sea esquemáticamente, la trayectoria de la evolución del pensamiento jurídico y de las normas sobre el mar territorial.

a) *La antigüedad*.—Los pueblos antiguos tenían para el mar religiosa veneración. Los griegos creían que de él habían nacido la vida y el amor, según cuenta Hesíodo en la Teogonía, al narrar el mito del nacimiento de Venus Anadiomena.

El mito maya coincidía con el mito griego: del mar, dicen los antiguos relieves (como el que puede verse en Chichén-Itzá, en el templo del juego de la pelota), nacieron la vida humana, el amor y la cultura.

Los romanos llamaban al Mar Mediterráneo, respetuosamente, "mare nostrum"; pero esta expresión no significaba dominio sobre el mar, ya que, al someterse algún problema marítimo al emperador (uno de los Antoninos), éste exclamó: "Yo soy el señor del mundo; pero sólo la ley es el amo en el mar".⁷ Los juristas romanos reconocieron el derecho del primer ocupante para apropiarse espacios marítimos y levantar construcciones cimentadas en el lecho del mar; pero respetando siempre el derecho de libre

⁵ Caso de la bahía de Santa Mónica. Conf. STROHL, *op. cit.*

⁶ La traducción puede verse en CERVANTES AHUMADA RAÚL. *Recolección* (Antología poética). México, 1959.

⁷ WILLIAM MCFEE. *The law of the sea*, pág. 44.

navegación y de libre pesca, que pertenecía a todos.⁸ En el Digesto, Celso parece haber sido el primero en establecer la regla de la libertad de los mares: "Maris communia omnibus ut aeris".⁹

Por dos tratados, celebrados en 508 y 306 antes de Cristo, los romanos compartieron el Mediterráneo con sus rivales cartagineses. Mas puede afirmarse que, en términos generales, en la antigüedad prevaleció el principio de que el mar era libre y de uso común.¹⁰

El medievo.—En el derecho medieval, según anota Mateesco,¹¹ la costa fue concebida como frontera y surgió la distinción entre "límite marítimo natural" que era la zona que el mar cubría y descubría con el movimiento de las mareas, y la "zona de respeto", que se determinaba según el interés de cada Estado costanero. Los individuos propietarios de las tierras costeras tenían derechos exclusivos de pesca hasta cierta distancia de la costa, y hubo leyes como las de los bizantinos, noruegos e islandeses, que atribuyeron a los propietarios de la frontera marítima natural "la propiedad de los fondos marinos y del mar próximo, hasta la línea donde comenzaban las grandes profundidades".¹²

Después de ese reconocimiento de los derechos de los propietarios privados, surge el problema de los derechos de los soberanos, ya que éstos sentían la necesidad de protegerse contra los piratas, de asegurar los derechos pesqueros de sus nacionales y de percibir impuestos sobre los buques que surcaran las aguas cercanas a sus costas".¹³

En las leyes de Noruega, Inglaterra y Dinamarca se habló de que los derechos del rey se extendían hasta la "línea mediana del mar".¹⁴

La idea de fijar el alcance del derecho del rey por el alcance de la vista, fue introducida en el reino de las Dos Sicilias, y con las rivalidades entre las ciudades comerciales italianas por el comercio con oriente, con las cruzadas y con la extensión del Imperio Otomano fue desapareciendo la libertad de los mares y el Mediterráneo se convirtió, prácticamente por los siglos xv y xvi, en un lago turco, hasta que el imperio español compartió ese dominio, después de la batalla de Lepanto.¹⁵

No encontrando antecedente histórico en qué fundar sus pretendidos de-

⁸ MATEESCO. *Deux frontières invisibles: De la mer territoriale à l'air "territorial"*. París, 1965, pág. 14.

⁹ MATEESCO. *Op. cit.*, pág. 14.

¹⁰ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 14. COLOMBOS, *Derecho Internacional Marítimo*, traducción de José Luis de Azcárraga. Madrid, 1961, pág. 41.

¹¹ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 15.

¹² MATEESCO, *op. cit.*, pág. 15.

¹³ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 16.

¹⁴ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 16.

¹⁵ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 16.

rechos sobre el mar, los soberanos católicos acudieron a los Papas. El Pontífice donó al Dux de Venecia un anillo que simbolizaba su imperio sobre el mar, como recompensa de la ayuda que la República de Venecia prestó al Papa en sus luchas contra Federico Barbarroja.¹⁶ Cada año, el Dux subía en "El Bucentauro", salía a alta mar y arrojaba un anillo como señal de desposorio y dominio, pronunciando las palabras sacramentales: *desposamus te mare in signo veri et perpetui domini*.¹⁷

La época moderna.—Con los grandes descubrimientos geográficos de los siglos xv y xvi surgieron las rivalidades de las grandes potencias imperiales colonizadoras, las que pretendían el dominio de los mares que conducían a sus respectivos dominios y la consiguiente apropiación por dichos mares.

La disputa más notable fue la sostenida entre España y Portugal y que fue resuelta por el Papa Borgia, Alejandro VI, en la famosa bula "Inter Caetera" de 4 de mayo de 1493, refrendada por una segunda de 25 de septiembre del mismo año y cuyas soluciones fueron acatadas por los soberanos portugueses y españoles en el Tratado de Tordesillas (1494). Según las bulas alejandrinas se trazó una línea que iría de polo a polo pasando a 100 leguas de Cabo Verde, y pertenecerían a Portugal las tierras situadas al este de la línea y a España las situadas al oeste, salvo Brasil.¹⁸

Teólogos y juristas como Vitoria y Vázquez de Mechaca negaron al Pontífice derecho a disponer de los espacios marítimos. Sin embargo, puede afirmarse que el resultado de discusiones teóricas y de disputas políticas entre soberanos, fue el abandono del antiguo principio de libertad de los mares, y del concepto del mar como cosa común, inasible y perteneciente a todos.

Se nota una indeterminación, tanto en las pretensiones de los soberanos, como en las teorías de los juristas. Bartolo de Sasoferrato, pretendió que la soberanía del Estado se extendiese sobre el mar a dos días de viaje o a cien millas; Angelo de Perusa habló de que la soberanía debería extenderse al mar próximo a la tierra; Jaime de Aragón concedió cien millas a la ciudad de Cagliari; el Libro Negro del Almirantazgo inglés estableció la regla de que el mar pertenecía al rey (The sea belonging to the King of England); Venecia reclamaba su soberanía sobre el Adriático; Génova y Pisa la reclamaban sobre el Mar Tirreno; los soberanos ingleses, con gran volubilidad, en unas épocas invocaban la soberanía de los reyes ingleses sobre el mar (con este principio Inglaterra llegó a la guerra con Holanda), y en otras épocas, según el interés del momento, sostenían el principio de libertad de los mares (en 1580, contestando una reclamación del embajador español

¹⁶ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 17.

¹⁷ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 17.

¹⁸ MATEESCO, *Vers un nouveau Droit International de la Mer*. París, 1950, pág. 21.

contra correrías del pirata Drake, la reina Isabel declaró que "el uso del mar es común a todos, y que ningún pueblo ni ninguna persona pueden tener derechos sobre el océano, porque ni su naturaleza ni su uso público pueden permitir su posesión u ocupación".¹⁹ Esto es, la soberana inglesa se convirtió en paladín de la libertad de los mares, tesoneramente negada por Inglaterra en épocas anteriores. Inglaterra actuaba según los intereses del momento.

Los siglos XVI y XVII marcan el final de esa lucha de siglos sostenida en la doctrina y en la historia política, por determinar las bases de un régimen jurídico sobre el mar. Los últimos sostenedores del derecho de sus respectivos soberanos sobre el mar fueron "el escocés William Welwood, en la obra *De dominio Maris* (1613), el portugués Serafin de Freitas, en *De Justo imperium Lusitanorum Asiatico* (1625), y el inglés John Selden, en *Mare clausum sive de dominio maris* (escrito en 1618 y publicado en 1636).²⁰

Frente a tales monumentos doctrinales se alza la obra de gran relevancia en la historia del derecho, del holandés Hugo Grocio. En el Capítulo XII de su obra *De jure praede* y bajo el título *De mare libero*, Grocio publicó en 1605 un famoso alegato en favor de la Compañía Oriental de las Islas Holandesas, algunos de cuyos barcos habían sido detenidos por los portugueses con base en la tesis de Fray Serafin de Freitas. Grocio se apoya en los textos antiguos, desde los griegos y los romanos, en la obra luminosa de Vázquez de Menchaca y de Francisco de Vitoria, declara a la libertad de navegar y a la libertad de comercio como de derecho natural, y fundamenta el principio de la libertad de los mares.²¹

Aceptado el principio por las grandes potencias navales, principalmente por Inglaterra, se convierte en ley universal.

Y brota entonces la necesidad de determinar un espacio marítimo que, a manera de foso, defendiera al Estado costanero. Tras el mar territorial o cinturón marítimo (según la expresión inglesa *maritime belt*) están la idea y la necesidad de la defensa. Se admite universalmente la existencia del mar territorial, y surgen tres problemas que han provocado discusiones interminables y que aún no pueden considerarse definitivamente resueltos: 1o., la determinación de la anchura del mar territorial; 2o., el sistema para medir esa anchura, y 3o., la determinación de los derechos del Estado ribereño sobre tal espacio marítimo.

Conviene recordar que ya Grocio distinguió entre las aguas interiores como las bahías, los estrechos y los brazos de mar, a los que llamó *diverticula maris*, y el alta mar y el mar territorial.²² Sin determinar su extensión,

¹⁹ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 22.

²⁰ GROCIO. Conf. COLOMBOS, *op. cit.*

²¹ Conf. MATEESCO, *op. cit.*, pág. 23.

²² Citado por MATEESCO, *op. cit.*, pág. 25.

estimó que los derechos del Estado ribereño eran de jurisdicción, no de propiedad.

b) *Sistemas para determinar la anchura del mar territorial. La visual y la sonda.*—Históricamente podemos señalar varios sistemas. Ya hemos anotado que en el reino de las Dos Sicilias nació el sistema de la visual, o sea del alcance de la vista de un hombre parado en la línea de baja mar. Bartolo, según hemos dicho, establecía arbitrariamente una extensión superficial de cien millas; Emerich de Vattel establecía treinta leguas²³ y Valin, el célebre comentador de la Ordenanza sobre la Marina, de Luis XIV, pretendía que el mar territorial se determinase por la profundidad, y se extendiese hasta donde llegaba el alcance de la sonda de su época.

El tiro de cañón.—Merece especial mención la teoría del alcance del tiro de cañón. Ya Grocio había indicado que la fundamentación del derecho sobre el mar territorial se basaba en el dominio efectivo, "por cuanto quienes navegan en esa parte del mar pueden ser obligados desde la costa como si estuviesen en tierra". El italiano Azuni, en su obra *Del Diritto de la Natura*²⁴ reproduce la expresión de un poeta anónimo italiano que contenía ya la teoría del tiro de cañón:

"Para reinar sobre la líquida pradera
el Estado, sin fuerza, tendría una potencia vana.
Al vibrar en el mar la bala desde tierra lanzada,
señala el límite del poder soberano".²⁵

Esta idea fue recogida más de un siglo después por el holandés Bynkershoek, quien en su *De Dominio Maris Dissertatio* (1703), acuñó la célebre fórmula "Terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis". Aunque carente de originalidad, la idea de Bynkershoek tuvo éxito singular, debido a lo lapidario de la fórmula y a que, a pesar de la falta de consistencia de sus fundamentos, coincidió con las pretensiones de las grandes potencias.

Las líneas rectas de base.—La legislación noruega estableció el sistema de las líneas rectas de base para desplantar, desde ellas, su mar territorial. Esto es: se traza una línea recta que una los puntos más salientes de la costa a los puntos exteriores de islas, cayos y arrecifes cercanos a ella, y a partir de esa línea se mide la anchura del mar territorial. Las aguas comprendidas entre la línea recta de base y la tierra firme estarán sujetas al régimen de las aguas interiores.

²³ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 25.

²⁴ MATEESCO, *op. cit.*, pág. 25.

²⁵ Traducción del autor.

Inglaterra reclamó, siguiendo su postura de aceptar sólo tres millas a partir de la línea de la baja marea. La disputa anglo-noruega fue llevada ante la Corte Internacional de Justicia, la que en el célebre caso conocido como de las pesquerías noruegas, sentenció que el sistema de las líneas rectas de base no es contrario a norma alguna del Derecho Internacional.²⁶

Desacreditados los sistemas de la visual, de la sonda y de la bala de cañón, la aceptación internacional del sistema de las líneas rectas de base puede considerarse definitivamente establecida en el campo del Derecho Internacional, ya que ha sido consagrado, en el campo interamericano, por los "Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar", y en el plano mundial, por la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona contigua. El sistema ha sido adoptado por varios países, entre ellos Islandia y México, que según hemos indicado, lo ha aplicado en el Golfo de California.

Naturalmente, el sistema es aplicable cuando la costa tenga escotaduras pronunciadas, y cuando no las haya, el mar territorial habrá de desplantarse a partir de la línea de la baja marea.

c) *Evolución moderna del problema en el campo internacional.*—En términos generales, a partir del siglo XVIII el campo se divide entre las potencias de gran poderío marítimo, que para gozar de mayor espacio para sus naves han pretendido la mayor reducción del mar territorial, y las potencias de escasa marina, que pretenden defenderse (principalmente respecto de sus intereses económicos) ampliando su jurisdicción sobre el mayor espacio marítimo. En tanto que por el perfeccionamiento siempre creciente y el mayor alcance de las armas modernas va esfumándose la idea de la defensa como base del sistema del tiro del cañón, surge la idea de los derechos al aprovechamiento económico de los recursos que se contienen en los espacios marítimos. Y esta última idea se agiganta, si pensamos en el crecimiento explosivo de la humanidad y en lo limitado de los productos alimenticios de la tierra emergida, que en la actualidad son la principal fuente de alimentación del hombre. En el mar se encuentra la despensa futura de la humanidad, y por eso el hombre actual vuelve ahora los ojos hacia el mar.

La historia del problema está llena de paradójicas contradicciones, en las que asoman los intereses, no siempre confesados o inconfesables, de las grandes potencias colonizadoras. Inglaterra, por ejemplo, que en el último siglo ha sostenido con exacerbada pasión la regla de las tres millas como única aceptable para fijar el mar territorial, por otra parte ha pretendido llamarse "la reina de los mares", que sus navíos tuviesen en alta mar el derecho de visita sobre los buques de otras banderas, y que en reconocimiento de su autotítulo sus naves fuesen saludadas por las de otras potencias que las en contrasen en alta mar. El Reglamento del Almirantazgo Británico, todavía

en 1805 contenía la disposición de que "cuando cualquiera de los buques de Su Majestad se encuentre con otros de cualquier potencia extranjera, dentro de los mares de Su Majestad (que se extienden hasta el Cabo Finisterre), se espera que dichos buques extranjeros recojan las gaviotas y arrien el pabellón como señal de reconocimiento de la soberanía de Su Majestad en esas aguas; y si alguno se resistiere, todos los almirantes y jefes se esforzarán cuanto puedan para obligarlos a hacerlo y no sufrir se haga deshonor alguno a Su Majestad".²⁷ Naturalmente, en la actualidad tales pretensiones han desaparecido y no es discutible la naturaleza de aguas internacionales de la alta mar.

Los Estados Unidos, que también han sostenido como inmutable la regla de las tres millas, en varias ocasiones la han abandonado, como cuando se trató de aplicar la llamada ley seca a los barcos que merodeaban en la cercanía del límite de las tres millas, y actualmente fijan más de doscientas millas para la defensa en el espacio aéreo suprayacente al mar, y cuando, en la Conferencia Interamericana de Panamá, se fijaron las mismas doscientas millas como zona de neutralidad americana en la última guerra mundial. Incluso el Senado americano aprobó una ley que extendía la jurisdicción norteamericana sobre las aguas marítimas hasta los límites con la U.R.S.S.²⁸

Podemos afirmar que, en el campo de la doctrina jurídica, la regla de las tres millas es considerada obsoleta,²⁹ a pesar de que algunos autores de habla inglesa, como Colombos, pretenden aferrarse a ella. Y es significativo que, en su tenacidad apasionada, este notable autor no vacila en asentar datos falsos, como cuando afirma que la regla de las tres millas es admitida por la mayoría de los miembros de la comunidad internacional.³⁰

Es muy significativo que en las discusiones realizadas en la Conferencia de Ginebra, tanto la delegación británica como la norteamericana abandonaron por fin la regla de las tres millas, y propusieron seis para la fijación de la anchura del mar territorial.³¹

Repetimos: la regla de las tres millas puede considerarse definitivamente liquidada, después de los "Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar" y más aún, después de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona contigua. El fijar la extensión del Mar Territorial es competencia del Estado ribereño, el que puede fijarlo "dentro de límites razonables", según la expresión de los "Principios de México". No puede haber uniformidad en la anchura del mar territorial porque no son las mismas las condiciones geográficas, biológicas y económicas de cada país.

²⁷ COLOMBOS, *op. cit.*, págs. 35 y 36.

²⁸ Conf. FLORIO, *Il mare territoriale e la sua delimitazione*. Milán, 1947, pág. 85.

²⁹ HANS KELSEN, *Principles of International Law*, pág. 219.

³⁰ COLOMBOS, *op. cit.*, pág. 65 y sig.

³¹ Conf. COLOMBOS, *op. cit.*

²⁶ Corte Internacional de Justicia. *Affaire des Pêcheries*. (Royaume-Uni c. Norvege).

La posición de México, al fijar dieciséis mil ochocientos ochenta metros como anchura del mar territorial, establecer una zona exclusiva de pesca de doce millas, y adoptar el sistema de las líneas rectas de base para desplantarlo desde ellas, se ajusta a las normas y a los principios del Derecho Internacional.^{31 bis}

d) *Situación jurídica del mar territorial.*—Ya hemos indicado que el Estado ribereño ejerce soberanía plena sobre sus mares territoriales. El único derecho que los Estados extranjeros pueden ejercitar sobre el mar territorial de otro Estado, es el Derecho de paso inocente. Según la Convención de Ginebra "se entiende por paso inocente el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ella." (Art. 14.)

El paso inocente, agrega la Convención, "comprende el derecho de detenerse y fondear, pero sólo en la medida en que la detención no constituya más que incidentes normales de la navegación, o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o un peligro extremo."

Y concluye la Convención que el paso será inocente "mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño." Claro que serán las autoridades de ese Estado las que juzguen cuándo el paso sea perjudicial.

El Estado costanero tiene el derecho de reservar en su mar territorial, con exclusividad para sus nacionales, las actividades pesqueras. Por ello, no será inocente el paso de buques extranjeros que violen las leyes de pesca del Estado ribereño.

Los Estados ribereños deberán dar a conocer los peligros que existan para la navegación en sus mares territoriales. (Art. 15 de la Convención.)

No podrá el Estado ribereño cobrar impuestos a los buques extranjeros por el simple paso; pero sí podrá cobrar remuneración por los servicios que el Estado preste para facilidad y seguridad de la navegación. (Art. 18.) Los cobros se harán a todos los barcos, sin discriminación.

En principio, el buque que pasa por un mar territorial extranjero estará sujeto a la legislación del país ribereño. Pero la jurisdicción penal sólo podrá ejercitarla el Estado costanero cuando la infracción de que se trate tenga consecuencias en el territorio del Estado, si la infracción puede alterar la paz o el orden del país, si se trata de reprimir el tráfico de estupefacientes, o si lo piden el capitán del buque o el Cónsul del país cuya bandera el buque enarbole. (Art. 19.)

^{31 bis} Por reciente reforma a la Ley de Bienes Nacionales se ha extendido nuestro mar territorial a doce millas.

El buque no podrá ser detenido o desviado para ejercer jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo; y no puede el Estado ribereño realizar medidas precautorias para asegurar cumplimiento de obligaciones del naviero, a no ser que dichas obligaciones hayan sido contraídas con motivo de la navegación al paso del buque por las aguas jurisdiccionales del Estado (Art. 20); pero si el buque se detuviere en el mar territorial o procediere de las aguas interiores del Estado, éste podrá tomar las medidas que autorice su legislación.

El Estado mexicano, además de ejercer soberanía sobre las aguas interiores y de sus mares territoriales, es propietario de dichas aguas y de los recursos naturales que en ellas se encuentren, y los particulares sólo podrán explotar dichos recursos previo permiso, autorización o concesión del Estado, de conformidad con nuestra legislación administrativa.

La doctrina europea ha discutido la figura de la propiedad del Estado ribereño sobre el mar territorial y, en términos generales, niega que tal propiedad exista.³² Pero nuestro artículo 27 constitucional es terminante a este respecto, cuando dice que "son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar..." Debemos indicar que es criticable el reenvío que el precepto transcrito hace al Derecho Internacional, ya que este Derecho, según hemos visto, no ha logrado fijar extensión o términos a las aguas territoriales. Por ello, el reenvío ha rebotado sobre nuestro Derecho Interno y, según también hemos anotado, es la Ley de Bienes Nacionales la que fija la extensión de nuestro mar territorial, y la Ley sobre la Zona exclusiva de pesca de la Nación, de 9 de diciembre de 1966, la que establece nuestra zona exclusiva de pesca, que es de 22,224 metros (12 millas marinas) "a partir de la línea desde la cual se mide el mar territorial".

En la sección de Derecho Marítimo administrativo trataremos de la situación jurídica del mar territorial y de las otras partes integrantes de los espacios marítimos, como bienes del dominio marítimo.

3. LOS ESTRECHOS Y LOS CANALES.—Los estrechos son casos naturales de mar, que separando dos porciones de tierra, unen o comunican dos mares.³³ Inicialmente sometidos a la soberanía irrestricta del o de los Estados ribereños, su condición jurídica ha evolucionado en un largo proceso en que ha estado presente el problema de combinar la libertad de navegación con la seguridad de los países costaneros.³⁴ En la actualidad puede considerarse

³² Conf. MARCEL SIBERT, *Traité de Droit International Public*. Tomo I, pág. 721 y sig.

³³ SIBERT, *op. cit.*, tomo I, pág. 745.

³⁴ SIBERT, *op. cit.*, tomo I, pág. 745 y sig.

que todos los estrechos están abiertos a la libre navegación de los buques de todos los países, con las solas restricciones que en casos concretos son impuestas por razones de seguridad de los países ribereños. Los principales estrechos son el Bósforo y los Dardanelos, que comunican el Mar Negro con el Mediterráneo, los dos Belts en el Mar Báltico, el Estrecho de Gibraltar, que comunica al Mediterráneo con el Océano Atlántico, y el Estrecho de Magallanes, que une el propio Atlántico con el Pacífico.

Los canales son pasos marítimos artificiales. También tratándose de canales su régimen ha evolucionado desde el dominio absoluto del Estado ribereño hasta la libertad de paso o de navegación. Mantener la doctrina del dominio absoluto del país ribereño, anota Sibert, resultaría "incompatible con los intereses de la interdependencia creciente de los pueblos y las exigencias del comercio internacional; y a propósito del comercio, el uso inocente e igual para todos, en tiempo de paz y en tiempo de guerra, de la vía de agua artificial que cruza el suelo de un Estado, es una necesidad absoluta. Sin embargo, la seguridad del Estado no debe ser sacrificada al interés general ni al derecho de libre paso en que tal interés se concreta. De estas consideraciones se deduce la consecuencia siguiente: en materia de canales marítimos, la regla primitiva de la soberanía del Estado sobre la vía de agua, debe, por la acción de convenciones colectivas, dar lugar a un régimen de libertad reglamentada que concilie el derecho de todos a circular libremente en el canal, para los fines permitidos, y el derecho del Estado de no ser amenazado en su conservación por el ejercicio de aquel primer derecho".³⁵

El canal de Kiel, de exclusiva soberanía alemana, fue internacionalizado por el Tratado de Versalles, que puso fin a la primera guerra mundial. El Canal de Suez (hoy nacionalizado por la República Árabe Unida), fue declarado, por la Convención de Constantinopla de 1888, "ruta marítima abierta a los barcos del mundo entero". El Canal de Panamá, según el Tratado entre Estados Unidos y Panamá, de 1903 (y cuyo carácter leonino e inicuo para Panamá no es este el lugar para ser comentado con amplitud) deberá también "estar abierto a los navíos de comercio y de guerra de todas las naciones".

4. LA ZONA CONTIGUA.—Como resultado de la insuficiencia de la extensión de tres millas que las grandes potencias pretendían establecer como límite del mar territorial, algunos países pretendieron determinar una zona adyacente a él, sobre la cual el país ribereño ejercería una jurisdicción limitada. Surgió así la noción de zona contigua, que es "una parte de la alta mar, adyacente al mar territorial, sometida, como el alta mar, al principio de la libertad de los mares, y sobre la cual el Estado ribereño ejerce no una so-

³⁵ SIBERT, *op. cit.* Tomo I, pág. 763

ranía limitada en principio sólo por el derecho de paso inocente, sino sólo un poder de control excepcionalmente extendido a fines limitados y por razones particulares".³⁶

El artículo 24 de la Convención sobre mar territorial y zona contigua establece que el Estado ribereño podrá, "en una zona de alta mar contigua a su mar territorial, adoptar las medidas de fiscalización necesarias, evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial" y para reprimir las infracciones así cometidas. Agrega el artículo que la zona contigua no podrá extenderse más de doce millas a partir de la línea desde la que se desplante el mar territorial.

Considerando que la mayoría de los países, en la segunda Conferencia de Ginebra sobre el derecho del Mar (1960) se manifestó, aunque sin llegar a ningún acuerdo formal, favorable a la admisión de una zona contigua para fines de pesca exclusiva del país costanero, México, por decreto de 9 de diciembre de 1966, estableció la "Zona exclusiva de pesca de la Nación", "cuya anchura es de doce millas marinas (22,224 metros) contados a partir de la línea desde la cual se mide la anchura del mar territorial". (Art. 1o.) Y se agrega que "el régimen legal de la explotación de los recursos vivos del mar, dentro del mar territorial, se extiende a toda la zona exclusiva "de pesca de la Nación" (Art. 2o.)

5. EL ALTA MAR.—Según la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar, ésta es "la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado" (Art. 1o.) Rige respecto de la alta mar, de manera amplia, el principio de libertad de los mares, que se desdobra en cuatro libertades:

- a) Libertad de navegación;
- b) Libertad de pesca;
- c) Libertad de tender cables y tuberías submarinos;
- d) Libertad de volar sobre la alta mar. (Art. 2.)

Se ha discutido, a través de la historia, sobre la naturaleza jurídica de la alta mar; sobre si se trata de una *res nullius* o de una *res communis*. La doctrina se ha orientado a favor de la cosa de uso común, que no puede ser apropiada individualmente por los Estados usuarios.

Los buques que naveguen en alta mar estarán sujetos a la ley del país cuya bandera enarbolan, y, consecuentemente, a los actos jurídicos realizados en alta mar se aplicará la ley del país del buque.

Se ha discutido si los Estados sin litoral tienen derecho a que buques suyos naveguen en alta mar. La doctrina ha resuelto el problema en forma

³⁶ PAUL CHAUVEAU, *Traité de Droit Maritime*, Paris, 1958.

afirmativa, y la Convención de Ginebra ha sancionado tan justa solución. (Art. 4.)

Naturalmente que las cuatro libertades de alta mar deben ser ejercitadas por todos los países de manera que no interfieran el justo ejercicio de los mismos derechos por otros Estados.

Para que un buque pueda ser perseguido en alta mar por otro barco que no sea de su misma bandera, será necesario que la persecución tenga por causa alguna infracción a las leyes o reglamentos del perseguidor, que la persecución se haya iniciado cuando el buque o una de sus lanchas se haya encontrado en aguas territoriales, en aguas interiores o en la zona contigua pertenecientes al Estado cuya bandera enarbole el perseguidor, y la persecución deberá ser ininterrumpida. Naturalmente que si el buque perseguido se interna en aguas territoriales que no pertenezcan al perseguidor, la persecución deberá cesar, pues continuarla implicaría invasión de territorio. (Art. 23.) La persecución podrá hacerse por medio de aeronaves oficiales destinadas a tal actividad.

De los delitos cometidos en alta mar nos ocuparemos en la Sección correspondiente al Derecho Marítimo Penal.

II. *El espacio marítimo terrestre.*—Integran el espacio marítimo terrestre aquellas porciones sólidas de la tierra que, por su estrecha conexión con el mar, están sujetas a un régimen jurídico marítimo. Estas porciones son: las playas y zonas federales, las islas, cayos y arrecifes, el suelo y el subsuelo infrayacentes al mar territorial, el suelo y el subsuelo de la plataforma continental, y el lecho y el subsuelo infrayacentes al alta mar. Todos estos espacios son de jurisdicción federal, con excepción del suelo y subsuelo del alta mar, que, naturalmente, son de jurisdicción internacional, aunque aún no esté determinado su régimen en concreto.

1. *Las playas y las zonas federales.*—Se entiende por playa marítima la parte de "tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua, desde los límites del mayor reflujo hasta los límites del mayor flujo anual". (Art. 17, frac. III de la Ley General de Bienes Nacionales.)

Las zonas marítimo-terrestres (llamadas comúnmente zonas federales) comprenden una "faja de veinte metros de ancho de tierra firme, transitable, contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos, desde la desembocadura de éstos en el mar hasta el punto, río arriba, donde llegue el mayor flujo anual". (Art. 17, frac. IV de la LGBN.)

2. *Islas, cayos y arrecifes.*—Una isla es definida por el artículo 10 de la Convención Sobre Mar Territorial y Tierra contigua como "una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar".

Seguramente por la indeterminación que existe en el significado de los términos *islote*, *cayo* y *arrecife* (los dos últimos utilizados por nuestro artículo 27 Constitucional), la Convención de Ginebra no se refiere a ellos, y habla de "una elevación que emerge en baja mar", y de ella se dice que "es una extensión natural rodeada de agua, que se encuentra bajo el nivel de ésta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar".

Consecuentemente, para el concepto jurídico de *isla* no importa la superficie; basta con que sea una extensión natural de tierra, rodeada de agua y que permanezca fuera de ésta en la pleamar. (Un islote es, jurídicamente, isla.)

Y la consecuencia jurídica es importante porque, de acuerdo con el texto de la convención, una isla tiene mar territorial propio y una elevación que se cubre en pleamar no lo tiene; pero si la elevación está situada "total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación puede ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial". (Art. 11.)

Los accidentes geográficos a que nos venimos refiriendo (islas, cayos y arrecifes), estarán sujetos a la jurisdicción del Gobierno Federal, con excepción de aquellos sobre los cuales hayan ejercido jurisdicción los Estados miembros de la Federación con anterioridad a 1917. (Art. 48 Constitucional.)

3. *Suelo y subsuelo infrayacentes al mar territorial.*—El lecho o fondo del mar territorial, y el subsuelo de tal lecho, forman también parte integrante del territorio nacional y se encuentran, como ya indicamos, bajo jurisdicción federal.

4. *La plataforma continental.*—El zócalo submarino o plataforma continental es un espacio marítimo que recientemente ha preocupado a estadistas y juristas, porque la moderna ciencia de la oceanografía ha logrado describir el fondo de los mares, ha estudiado sus fascinantes características y determinado las grandes riquezas, minerales y biológicas, de las cuales la plataforma continental es fuente que puede considerarse inagotable.

Dicen Joubin y Prevost: "Un continente no está implantado directamente en el mar, sino que reposa sobre una especie de zócalo submarino de pendiente suave". "El estudio de la plataforma continental presenta un gran interés científico, además de una gran importancia económica. Es, en efecto, sobre esa plataforma donde viven las plantas y los animales propios para ser estudiados y explotados por el hombre. Una evaluación de la importancia geográfica de esta plataforma le confiere una superficie de 22 millones de kilómetros cuadrados".³⁷

³⁷ JOUBIN y PREVOST. *Le fond de la Mer*, pág. 12.

La plataforma continental, desde el punto de vista geográfico, puede definirse como una prolongación de la tierra emergida que se extiende bajo las aguas del mar, en una pendiente suave, hasta una profundidad de doscientos metros, o sea que la parte exterior de la plataforma se limita por la isobara de doscientos metros.³⁸ Cabe advertir que el concepto geográfico no coincide exactamente con el concepto jurídico, ya que, para la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental "la expresión plataforma continental designa: a) el lecho y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de doscientos metros, o más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas; b) el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de las islas". (Art. 1.)

Como se ve, en el concepto ginebrino no se incluyen en la plataforma continental aunque geográficamente formen parte de ella, el suelo y el subsuelo del mar territorial; y ello, porque tales suelo y subsuelo se encuentran sometidos a la soberanía irrestricta del Estado ribereño, según el artículo 2o. de la Convención sobre Mar Territorial y Zona contigua.

Pero cabe señalar otro aspecto que plantea un problema teórico: el límite de doscientos metros de profundidad para la plataforma continental se estableció oceanográficamente basado en que hasta tal profundidad media penetran en la masa de agua los rayos solares, y producen la función clorofílica que da origen a la vida marina; pero algunos países, entre ellos Chile, Ecuador y Perú, reclamaron derechos sobre la plataforma continental cualquiera que fuese su profundidad, y por ello en la Convención de Ginebra se estableció un límite indeterminado consistente en la posibilidad de explotación de los recursos del suelo y el subsuelo de la plataforma. Confrontamos un fenómeno parecido al que se presentó a propósito de los diversos sistemas que históricamente fueron propuestos para determinar la anchura del mar territorial. La indeterminación del límite de la plataforma continental ha originado ya problemas prácticos, y para superarlos, un senador norteamericano ha propuesto al Senado de Estados Unidos un proyecto de tratado, para ser sometido a los países interesados, para regular la actividad de los Estados en la exploración y explotación de los espacios oceánicos. En dicho proyecto se propone (art. 29) que la plataforma continental se determine por la profundidad de 600 metros.^{38 bis}

Diversos países habían ejercido dominio sobre algunas regiones de la plataforma continental, como el caso de las pesquerías de esponjas de Tunisia y las pesquerías sedentarias de Australia; pero el primer instrumento jurí-

dico que encontramos en la historia del Derecho Internacional Marítimo es el Tratado entre Gran Bretaña y Venezuela, del 26 de febrero de 1942, y por medio del cual esos dos países se dividieron la plataforma continental del Golfo de Paria (frente al cual Gran Bretaña tiene una posesión insular) y trazaron su frontera submarina.

El 28 de septiembre de 1945 el Presidente Harry S. Truman, de los Estados Unidos, lanzó su famosa proclama por la que declaró que "consciente el Gobierno de los Estados Unidos de la necesidad que tendrá el mundo de encontrar nuevas fuentes de petróleo y otros minerales, en virtud de que los peritos opinan que tales recursos se encuentran en múltiples lugares de la plataforma continental a lo largo de los Estados Unidos de Norteamérica, y que con los progresos de la técnica moderna su explotación es practicable desde ahora y lo será en un porvenir próximo...", declara que "el Gobierno de los Estados Unidos de América, considera que los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar, abajo de la pleamar, pero próximos a la costa de los Estados Unidos, pertenecen a los Estados Unidos y están sometidos a su jurisdicción y a su control".

La proclama del Presidente Truman marcó un jalón en la historia del Derecho Internacional Marítimo, a ella siguieron declaraciones semejantes de muchos otros países, entre ellos México, Argentina, Chile, Perú y Costa Rica. Pero las declaraciones del Presidente Avila Camacho, de México, difieren fundamentalmente de la de Truman en que ésta declara que no se alteraría el carácter de alta mar de las aguas epicontinentales (o sea las aguas que cubren la plataforma) y las declaraciones del Presidente Avila Camacho,³⁹ pretendían que dichas aguas estaban sometidas a la soberanía del país que la ejercía sobre la plataforma continental. Esta tesis fue sostenida por Argentina, Chile y Costa Rica, entre otros países, y creemos que es la que contiene mayor fundamento jurídico en relación con el régimen que debería establecerse sobre el mar epicontinental, a pesar de que nuestro país ha abandonado tal tesis (que sigue siendo sostenida por algunos Estados, como Argentina), por considerarla rechazada por la mayoría de los Estados, según el texto de la Convención de Ginebra. (Art. 3.)

La plataforma continental tiene para nuestro país singular importancia, como se verá por los datos siguientes:

a) En nuestros 10,000 kilómetros de costa, la plataforma continental mexicana se extiende aproximadamente a medio millón de kilómetros cuadrados, por lo que tenemos más o menos 52 kilómetros cuadrados de plataforma por cada kilómetro de costa:

³⁹ Pueden verse en: CERVANTES AHUMADA RAÚL. *La soberanía de México sobre las aguas territoriales y el problema de la plataforma continental*. México, 1952, pág. 25.

³⁸ Conf. SVERDRUP, JOHNSON y FLEMING. *The Oceans*, pág. 21 y sig.

^{38 bis} Congressional Record. Senate. Marzo 5, 1968.

b) el 75% de la extracción de los recursos biológicos de los mares, en el mundo, procede de las plataformas continentales.

c) nuestra plataforma continental tiene, en la Sonda de Campeche y en la zona de la Península de Baja California y del Golfo de California, dos de las zonas pesqueras más ricas, potencialmente, del mundo;

d) los recursos minerales de nuestra plataforma continental, son incalculables, y ya estamos explotando, con éxito, varios pozos petroleros submarinos;

e) fertilizada la plataforma continental mexicana por los arrastres de los grandes ríos mexicanos, los sedimentos acumulados en el lecho de la plataforma, las condiciones climatológicas y oceanográficas que en ella se dan y el régimen de corrientes marinas, han hecho de la plataforma continental mexicana un campo de incalculables posibilidades para lo que habrán de ser, en el futuro la agricultura y la piscicultura marinas. Los grandes adelantos de la oceanografía han afirmado las posibilidades, que ya son realizadas en algunos países, como Japón, de la explotación agrícola y piscícola marinas, bajo control.⁴⁰

La existencia de nuestra plataforma continental asegura a México la alimentación de su población a pesar del alto índice de crecimiento de ésta, que no tiene por qué ser limitado.

En el campo internacional, los *Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar*, de que ya nos hemos ocupado, la Conferencia Interamericana Especializada de Santo Domingo y la Conferencia de Ginebra de 1958, afirmaron los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre sus respectivas plataformas continentales. La Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental, ratificada por nuestro país, establece que "el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales". (Art. 2.) Y agrega que tales derechos son exclusivos en el sentido de que, si el Estado titular no los ejercita, nadie podrá ejercitarlos o reivindicar la plataforma sin expreso consentimiento de dicho Estado.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma no alterarán el régimen de alta mar, o sea de aguas libres, del mar epicontinental (Art. 3), ni podrán impedir el tendido ni la conservación de cables y tuberías en la plataforma. (Art. 4.)

No se deberán entorpecer la navegación, la pesca o las medidas de conservación de los recursos vivos del mar epicontinental, ni las investigaciones oceanográficas (Art. 5), aunque para realizar tales investigaciones se requiera permiso del Estado al que la plataforma pertenezca.

⁴⁰ CONF. ALEJANDRO QUESADA. *La Pesca*. En la Colección *Estructura económica y social de México*, publicada por Nacional Financiera, S. A.

Las instalaciones que el Estado ribereño construya en la plataforma y que emerjan en la pleamar, "no serán consideradas jurídicamente como islas", "no tendrán mar territorial propio y su presencia no afectará a la delimitación del mar territorial del Estado ribereño". Las zonas de seguridad de las instalaciones tendrán una amplitud de quinientos metros alrededor de las mismas, las que no se podrán establecer "en lugares donde puedan entorpecer la utilización de las rutas marítimas ordinarias que sean indispensables para la navegación internacional." (Art. 5, párrafo 6.)

El Estado ribereño estará obligado a proteger en sus zonas de seguridad, contra agentes nocivos, a los recursos vivos del mar. (Art. 5, párrafo 7.)

En pocas palabras: trata la Convención de armonizar los intereses del Estado ribereño, soberano, sobre la plataforma y propietario de sus recursos naturales, con el carácter de aguas libres del mar suprayacente. Y no lo ha logrado, porque los recursos vivos de dichas aguas dependen, en mucho, para su ciclo biológico, del suelo de la plataforma. Los Principios de México atribuyen al Estado ribereño derechos exclusivos sobre las especies bentónicas, y parece elemental que el propietario de la tierra lo sea de los recursos que de la tierra dependen y que se desarrollan en las aguas que cubren a la tierra. La única libertad del mar epicontinental debería ser la libertad de navegación, concretada al paso inocente. Esto es: el mar epicontinental, como lo querían las declaraciones del Presidente Avila Camacho, debería ser considerado mar territorial. Esto estaría de acuerdo con la naturaleza misma de las cosas, y con el viejo principio romano que más adelante citaremos y que los glosadores concretaron diciendo que los derechos del soberano se extendían hacia arriba *usque ad coelum*, y hacia abajo *apud inferus*. La tesis sigue siendo válida, con la salvedad señalada por Mateesco: la necesidad de la determinación de la frontera del aire territorial, de que antes nos ocupamos.⁴¹

5. *El lecho y el subsuelo de la alta mar.*—La situación jurídica del lecho y del subsuelo de la alta mar, cuando no son constitutivos de plataforma continental perteneciente a algún país, no ha sido definida o determinada en el Derecho Internacional Marítimo. Dado el régimen jurídico de la alta mar, que ya hemos estudiado, creemos que tal espacio marítimo debe ser considerado *res communis*, no susceptible de apropiación por algún Estado en particular. Pero como los avances de la técnica harán posible la explotación y explotación de los recursos naturales de tal espacio, deberá ser determinado su régimen jurídico. La delegación de Malta en las Naciones Unidas ha propuesto que se establezca que la explotación de tales recursos sólo podrá ser realizada en beneficio de los países de escaso desarrollo económico y bajo el control de una organización internacional.

⁴¹ MATEESCO. *Deux frontières invisibles: De la mer territoriale a l'air "territorial"*.

III. *El espacio marítimo aéreo.*—Según una máxima del derecho romano, *Qui dominus est soli dominus est coeli et infernorum*, máxima que se concretó en el *common law* inglés en la siguiente forma: *Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*.⁴²

El contenido de tales normas puede considerarse universalizado, y fue consagrado por la Conferencia de Paz de 1919, que puso fin a la primera guerra mundial, y por la Convención de Chicago, de 1944.

La soberanía del Estado sobre el espacio aéreo suprayacente a su territorio (incluido el espacio aéreo marítimo), no es discutida en Derecho Internacional. Hasta 1957 se consideraba que toda violación del espacio aéreo de un país era violación de territorio; pero a partir del 4 de octubre de ese año, fecha en que los rusos lanzaron el primer sputnik o satélite, puede considerarse roto tal principio. Aunque reconociendo que no puede haber una analogía exacta entre mar territorial y aire territorial. Matteucci ha sostenido, con gran visión, que será necesario que el derecho espacial establezca los límites territoriales del espacio aéreo suprayacente al territorio de los Estados.⁴³

IV. *El espacio marítimo-buque.*—El buque es, ante todo, un espacio marítimo.

El artículo 2 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo dice que "los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano".

Esta disposición de la ley ha sido criticada principalmente por dos razones: a) que la territorialidad del buque es una ficción; b) ¿por qué sólo en alta mar serán considerados los buques como territorio mexicano? Si se encuentran fuera de la alta mar, ¿cuál es su categoría jurídica?

En primer lugar, la teoría de las ficciones jurídicas debe considerarse superada. El ordenamiento jurídico crea sus propias estructuras, cuya naturaleza ontológica es la misma de todas las entidades ideales. Las construcciones jurídicas tienen una realidad ideal, jurídica.

El territorio de un Estado no es, en esencia, sino un ámbito espacial en el cual el Estado ejerce sus competencias exclusivas.⁴⁴ Y esto es el buque.

La disposición comentada está acorde con lo resuelto por la Corte Internacional de Justicia en el llamado caso "Lotus". Dijo la Corte: "El principio de la libertad del mar tiene como consecuencia que el navío en alta mar se asimila al territorio del Estado de su pabellón, porque como en el territorio, este Estado hace valer su autoridad, y ningún otro Estado puede allí ejercer la suya".

⁴² Conf. D. P. O'CONNEL. *International Law*. Londres, 1965. Tomo I, pág. 580 y sig.

⁴³ NICOLÁS MATEUCCI, *op. cit.*, París, 1965.

⁴⁴ Conf. SIBERT. *Op. cit.* Tomo I, pág. 647 y sig.

Quienes critican la sentencia citada se basan en la teoría obsoleta de las ficciones jurídicas.⁴⁵

Contestemos la pregunta de por qué sólo en alta mar la ley considera al buque como territorio nacional. Es que el buque es un espacio móvil, destinado a introducirse en medios de naturaleza jurídica cambiantes, como son las aguas interiores, el mar territorial nacional, los mares territoriales extranjeros y la alta mar. En el fondo, todo el problema se reduce a un conflicto de competencias. Cuando el navío incursiona por aguas extranjeras, está sujeto, así sea parcial o limitadamente, a la jurisdicción del Estado costanero, en los términos ya estudiados de las Convenciones de Ginebra; cuando la nave surca aguas jurisdiccionales de su propio país, se encuentra en ámbito territorial propio, en el cual se subsume, y cuando se encuentra en la alta mar, es un espacio en el cual todas las competencias son las de la ley de su bandera.

El artículo 30. de nuestra Ley de Navegación agrega que "cuando los buques nacionales se encuentren en aguas extranjeras, los actos jurídicos relacionados con ellos se someterán a las leyes mexicanas en lo que sea compatible con la aplicación que de su ley haga el Estado extranjero correspondiente. Recíprocamente, los buques extranjeros que se encuentren en aguas territoriales o interiores nacionales, se considerarán sometidos a las leyes del Estado extranjero en lo que sea compatible con la aplicación de las leyes mexicanas". Y concluye nuestra ley (Art. 50.) que la autoridad mexicana intervendrá y aplicará nuestras leyes, si se alterase el orden público o si solicitaren la intervención el capitán del buque o el cónsul del país de la bandera de la nave.

La solución está acorde con el texto y el espíritu de las convenciones ginebrinas, y con la doctrina establecida por la Corte Internacional de Justicia.

⁴⁵ Entre ellos COLOMBOS. *Le Droit International de la mer*. París, 1952, pág. 189.

PRINCIPIOS DE MEXICO SOBRE REGIMEN JURIDICO DEL MAR

El Consejo Interamericano de Jurisconsultos,

Considerando:

Que el tema "Régimen del mar territorial y cuestiones afines: Estudio preparatorio para la Conferencia Especializada Interamericana prevista en la Resolución LXXXIV de la Conferencia de Caracas", fue incluido por el Consejo de la Organización y de los Estados Americanos en el programa de su Tercera Reunión; y

Que sus conclusiones sobre la materia deberán ser remitidas a la Conferencia Especializada próxima a celebrarse,

Reconoce como expresión de la conciencia jurídica del Continente y como aplicables por los Estados Americanos, entre otros, los principios enunciados más adelante.

Declara que la aceptación de tales principios no implica ni tendrá por resultado la renuncia o el perjuicio de la posición que sostienen los diversos países de América sobre la extensión que debe tener el mar territorial.

A) *Mar territorial*

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

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

B) *Plataforma continental*

Los derechos del Estado ribereño, en lo que concierne al suelo y subsuelo de la plataforma submarina o zócalo continental correspondiente, se extienden

asimismo a los recursos naturales que ahí se encuentran, tales como el petróleo, los hidrocarburos, las sustancias minerales y todas las especies marinas, animales y vegetales, que viven en constante relación física y biológica con la plataforma, sin excluir las especies bentónicas.

C) *Conservación de los recursos vivos de la alta mar*

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

2. Los Estados ribereños tienen, además, el derecho a la explotación exclusiva de las especies vinculadas a la costa, a la vida del país o a las necesidades de la población costera, como en los casos de las que se desarrollan en aguas jurisdiccionales y después emigran a la alta mar, o cuando la existencia de ciertas especies influye de manera importante en una industria o actividad esencial al país costero, o cuando este último lleve a cabo obras de importancia que tengan por resultado la conservación o el aumento de las poblaciones de especies.

D) *Líneas de base*

1. La anchura del mar territorial se medirá, en principio, a partir de la línea de baja marea que sigue la costa, tal como esté indicada en las cartas marinas a gran escala, oficialmente reconocidas por el Estado ribereño.

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

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

4. El Estado ribereño deberá dar a las líneas de base recta una publicidad suficiente.

E) *Bahías*

Una bahía es toda entrante de mar bien determinada, cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca sea tal que sus aguas estén com-

prendidas *inter fauces terrae* y constituya algo más que una mera inflexión de la costa.

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

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

4. Si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una bahía estará comprendida en la superficie total de ésta.

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

(Aprobados en la Cuarta Sesión Plenaria, el 3 de febrero de 1956.)

APENDICE 2 AL CAP. II, SEC. PRIMERA

LA EXTENSION DEL MAR TERRITORIAL

Tabla demostrativa de las anchuras de los mares territoriales de diversos Estados.

	MILLAS
Albania	10
Algeria	3
Argentina	el mar epicontinental 10 para pesca
Australia	3
Bélgica	3
Brasil	3 más 9 para pesca
Bulgaria	12
Burma	sin especificar
Cambodia	50 50 metros profundidad más 7 para pesca
Camerón	6
Canadá	3 más 9 para pesca
Ceilán	6
Colombia	12
Congo (Brazzaville)	3
Congo (Leopoldville)	3
Costa Rica	6 más 6
Chile	200
China (N.)	3
China (R. P.)	12
Dahomey	3
Dinamarca	3
Rep. Dominicana	3 más 9 para pesca
Ecuador	36-200

	MILLAS
Etiopía	12
Faeroes	12
Finlandia	4
Francia	3
Gabón	5.952
Ghana	12
Grecia	6
Guatemala	12
Guinea	3
Honduras	sin especificar
Islandia	12
India	6 más 94 para pesca
Indonesia	12
Irán	12
Iraq	12
Irlanda	3
Israel	6
Italia	6 más 1 para pesca
Ivory Coast	12
Japón	3
Jordán	3
Corea	sin especificar. 60-190 para pesca
Liberia	3
Libia	12
República Malgasia	12
Malaya	3
Mauretania	3
México	9 más 12 para pesca (se aumentará a 12 al aprobarse la reforma a la Ley de Bienes Nacionales propuesta por el Ejecutivo).
Moroco	12
Netherlands	3
Nueva Zelandia	3
Nicaragua	sin especificar
Nigeria	3
Noruega	12
Pakistán	3
Panamá	12
<u>Perú</u>	<u>200</u>
Filipinas	aparentemente el archipiélago
Polonia	3
Portugal	6
Rumania	12
Rusia	12

	MILLAS
Salvador	200
Arabia Saudita	12
Senegal	6
Somalia	3
Sud Africa	6 más 6
España	6
Sudán	12
Suecia	4
Siria	12
Tanganyica	3
Tailandia	6 más 6 para pesca
Togo	3
Tunisia	6 o 50 metros de profundidad para pesca
Turquía	6 más 6 para pesca
Rep. Árabe Unida	12
Reino Unido	3
Estados Unidos	3 más 12 para pesca
Uruguay	6
Venezuela	12
Vietnam	sin especificar 20 para pesca
Yemen	12
Yugoslavia	6 más 4 para pesca

NOTA: La mayor parte de los datos transcritos fueron tomados de O'CONNELL, *International Law*, Tomo I, Londres, 1965.

CONVENCION SOBRE EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA

Los Estados Partes en esta Convención han convenido en lo siguiente:

PARTE I

MAR TERRITORIAL

Sección I. Disposiciones generales

ART. 1.—1. La soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial.

2. Esta soberanía se ejerce de acuerdo con las disposiciones de estos artículos y las demás normas de derecho internacional.

ART. 2. La soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

Sección II. Extensión del mar territorial

ART. 3. La línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es, a excepción de aquellos casos en que se disponga otra cosa en estos artículos, la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

ART. 4.—1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata, puede adoptarse como método para trazar la línea de

base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

2. El trazado de esas líneas de base no puede apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

3. Las líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emergen en bajamar, ni a partir de ellas, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua.

4. Cuando el método de las líneas de base rectas sea aplicable según lo dispuesto en el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate, cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.

5. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle de la alta mar el mar territorial de otro Estado.

6. El Estado ribereño está obligado a indicar claramente las líneas de base en cartas marinas, a las cuales ha de dar una publicidad adecuada.

ART. 5.—1. Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial se considerarán como aguas interiores.

2. Cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el artículo 4, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte del mar territorial o de alta mar, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como está establecido en los artículos 14 a 23.

ART. 6. El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

ART. 7.—1. Este artículo se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado.

2. A los efectos de estos artículos, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

3. A los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura quedará comprendida en la superficie total de ésta, como si formara parte de ella.

4. Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de veinticuatro millas, se podrá trazar una línea

de demarcación entre las dos líneas de la bajamar, y las aguas que queden encerradas serán consideradas como aguas interiores.

5. Cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de veinticuatro millas, se podrá trazar dentro de la bahía una línea de base recta de veinticuatro millas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible encerrar con una línea de esa longitud.

6. Las disposiciones anteriores no se aplicarán a las bahías llamadas "históricas", ni tampoco en los casos en que sea aplicable el sistema de las líneas de base rectas establecido en el artículo 4.

ART. 8. A los efectos de la delimitación del mar territorial, las instalaciones permanentes más adentradas en el mar que formen parte integrante del sistema portuario se considerarán como parte de la costa.

ART. 9. Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, estarán comprendidas en el mar territorial. El Estado ribereño deberá delimitar claramente esas radas e indicarlas en las cartas marinas junto con sus límites, a las cuales ha de dar una publicidad adecuada.

ART. 10.—1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

2. El mar territorial de una isla se mide de acuerdo con las disposiciones de estos artículos.

ART. 11.—1. Una elevación que emerge en bajamar es una extensión natural de tierra rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar. Cuando una elevación que emerge en bajamar está total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no excede de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación puede ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial.

2. Cuando una elevación que emerge en bajamar está situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que excede de la anchura del mar territorial, no tiene mar territorial propio.

ART. 12.—1. Cuando las costas de dos Estados se hallan situadas frente a frente o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinada de forma tal, que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, la disposición de este párrafo no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

2. La línea de demarcación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas estén situadas frente a frente o sean adyacentes, será marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados ribereños.

ART. 13. Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de su desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar en las orillas.

Sección III. Derecho de paso inocente

Subsección A. Reglas aplicables a todos los buques

ART. 14.—1. Sin perjuicio de lo dispuesto en estos artículos, los buques de cualquier Estado, con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

2. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ellas.

3. El paso comprende el derecho de detenerse y fondear, pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no constituyan más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo.

4. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. Tal paso se efectuará con arreglo a estos artículos y a otras disposiciones del derecho internacional.

5. No será considerado inocente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado ribereño, a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial.

6. Los buques submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y de mostrar su bandera.

ART. 15.—1. El Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial.

2. El Estado ribereño está obligado a dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial.

ART. 16.—1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2. Respecto de los buques que se dirigen hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene además el derecho de tomar las medidas necesarias para impedir cualquier infracción de las condiciones aplicables a la admisión de dichos buques en tales aguas.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, el Estado ribereño puede, sin discriminación entre los buques extranjeros, suspender temporalmente y en determinados lugares de su mar territorial el paso inocente de buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad. La suspensión sólo tendrá efecto cuando se haya publicado en la debida forma.

4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la

alta mar y otra parte de la alta mar, o en el mar territorial de un Estado extranjero.

ART. 17. Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con estos artículos y con las demás normas del derecho internacional y, especialmente, a las leyes y a los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación.

Subsección B. Reglas Aplicables a los buques mercantes

ART. 18.—1. No podrán imponerse gravámenes a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2. No podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial, sino como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación de ningún género.

ART. 19.—1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ser ejercida a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a personas o practicar diligencias con motivo de una infracción de carácter penal cometida a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en uno de los casos siguientes:

- a) Si la infracción tiene consecuencias en el Estado ribereño;
- b) Si la infracción es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial;
- c) Si el capitán del buque o el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola han pedido la intervención de las autoridades locales; o
- d) Si es necesario para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes.

2. Las disposiciones anteriores no afectan al derecho que tiene el Estado ribereño de proceder a las detenciones o practicar las diligencias de instrucción establecidas en su legislación, a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de las aguas interiores.

3. En los casos previstos en los párrafos 1 y 2 de este artículo, el Estado ribereño, a demanda del capitán, avisará a las autoridades consulares del Estado cuya bandera enarbola el buque, antes de tomar cualesquiera medidas, y facilitará el contacto entre dichas autoridades y la tripulación del buque. En caso de urgencia, el aviso se dará mientras se adopten las medidas.

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

5. El Estado ribereño no puede tomar medida alguna a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a una persona o para proceder a practicar diligencias con motivo de una infracción de carácter penal que se haya cometido antes de que el buque entre en su mar territorial, si tal

buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

ART. 20.—1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar de su ruta a un buque extranjero que pase por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo.

2. El Estado ribereño no puede poner en práctica, respecto de ese buque, medidas de ejecución ni medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que haya incurrido con motivo de o durante la navegación a su paso por las aguas del Estado ribereño.

3. Las disposiciones del párrafo precedente no menoscaban el derecho del Estado ribereño de tomar, respecto de un buque extranjero que se detenga en el mar territorial o pase por el procedente de las aguas interiores, las medidas de ejecución y las medidas precautorias en materia civil que permita su legislación.

Subsección C. Reglas aplicables a los buques del Estado que no sean buques de guerra

ART. 21. Las disposiciones de las subsecciones A y B son igualmente aplicables a los buques del Estado explotados con fines comerciales.

ART. 22.—1. Las disposiciones de la subsección A y del artículo 18 son aplicables a los buques del Estado destinados a fines no comerciales.

2. Salvo lo dispuesto en cualquiera de las disposiciones que se mencionan en los párrafos precedentes, nada en estos artículos afectará a las inmunidades que gozan dichos buques en virtud de estos artículos o de otras reglas de derecho internacional.

Subsección D.—Regla aplicable a los buques de guerra

ART. 23. Cuando el buque de guerra no cumpla las disposiciones establecidas por el Estado ribereño para el paso por el mar territorial y no tenga en cuenta la invitación que se le haga a que las respete, el Estado ribereño podrá exigir que el buque salga del mar territorial.

PARTE II

Zona contigua

ART. 24.—1. En una zona de alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial;
- b) Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial.

✓ 2. La zona contigua no se puede extender más allá de doce millas contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

3. Cuando las costas de dos Estados estén situadas frente a frente o sean adyacentes, salvo acuerdo contrario entre ambos Estados, ninguno de ellos podrá extender su zona contigua más allá de la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base que sirvan de punto de partida para medir la anchura del mar territorial de cada Estado.

PARTE III

Artículos finales

ART. 25. Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos.

ART. 26. Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

ART. 27. Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 28. Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 26. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 29.—1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

ART. 30.—1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las Partes Contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición.

ART. 31. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el artículo 26:

a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 26, 27 y 28;

b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29;

c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 30.

ART. 32. El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 26.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos cincuenta y ocho.

CONVENCION SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Los Estados Partes en la Convención han convenido en lo siguiente:

ART. 1. Para los efectos de estos artículos, la expresión "plataforma continental" designa: a) el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas; b) el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de islas.

ART. 2.—1. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su explotación y de la explotación de sus recursos naturales.

2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades o reivindicar la plataforma continental sin expreso consentimiento de dicho Estado.

3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

4. A los efectos de estos artículos, se entiende por "recursos naturales" los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo. Dicha expresión comprende, asimismo, los organismos vivos, pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo, o sólo pueden moverse en constante contacto físico con dichos lecho y subsuelo.

ART. 3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas suprayacentes como alta mar, ni al del espacio aéreo situado sobre dichas aguas.

ART. 4. A reserva de su derecho a tomar medidas razonables para la explotación de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales

el Estado ribereño no puede impedir el tendido ni la conservación de cables o tuberías submarinos en la plataforma continental.

ART. 5.—1. La exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales no deben causar un entorpecimiento injustificado de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar, ni entorpecer las investigaciones oceanográficas fundamentales u otras investigaciones científicas, que se realicen con intención de publicar los resultados.

2. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1 y 6 de este artículo, el Estado ribereño tiene derecho a construir, mantener y hacer funcionar en la plataforma continental las instalaciones y otros dispositivos necesarios para explorarla y para explotar sus recursos naturales, así como a establecer zonas de seguridad alrededor de tales instalaciones y dispositivos, y a adoptar en dichas zonas las disposiciones necesarias para proteger las referidas instalaciones y dispositivos.

3. Las zonas de seguridad mencionadas en el párrafo 2 del presente artículo podrán extenderse hasta una distancia de 500 metros alrededor de las instalaciones y otros dispositivos que se hayan construido, medida desde cada uno de los puntos de su límite exterior. Los buques de todas las nacionalidades respetarán estas zonas de seguridad.

4. Aunque dichas instalaciones y dispositivos se hallen bajo la jurisdicción del Estado ribereño, no tendrán la condición jurídica de islas. No tendrán mar territorial propio y su presencia no afectará a la delimitación del mar territorial del Estado ribereño.

5. La construcción de cualquiera de dichas instalaciones será debidamente notificada y se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia. Todas las instalaciones abandonadas o en desuso serán completamente suprimidas.

6. Las instalaciones o dispositivos y las zonas de seguridad circundantes no se establecerán en lugares donde puedan entorpecer la utilización de rutas marítimas ordinarias que sean indispensables para la navegación internacional.

7. El Estado ribereño está obligado a adoptar en las zonas de seguridad, todas las medidas adecuadas para proteger los recursos vivos del mar contra agentes nocivos.

8. Para toda investigación que se relacione con la plataforma continental y que se realice allí, deberá obtenerse el consentimiento del Estado ribereño. Sin embargo, el Estado ribereño no negará normalmente su consentimiento cuando la petición sea presentada por una institución competente, en orden a efectuar investigaciones de naturaleza puramente científica referentes a las características físicas o biológicas de la plataforma continental, siempre que el Estado ribereño pueda, si lo desea, tomar parte en esas investigaciones o hacerse representar en ellas y que, de todos modos, se publiquen los resultados.

ART. 6.—1. Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos o más Estados cuyas costas estén situadas una frente a otra, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se determinará por la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado.

2. Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos Estados limítrofes, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se efectuará aplicando el principio de la equidistancia de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado.

3. Al efectuar la delimitación de la plataforma continental, todas las líneas que se tracen de conformidad con los principios establecidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo se determinarán con arreglo a las cartas marinas y características geográficas existentes en determinada fecha, debiendo mencionarse, como referencia, puntos fijos permanentes e identificables de la tierra firme.

ART. 7. Las disposiciones de estos artículos no menoscabarán el derecho del Estado ribereño a explotar el subsuelo mediante túneles, cualquiera que sea la profundidad de las aguas sobre dicho subsuelo.

ART. 8. Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

ART. 9. Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 10. Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 8. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 11.—1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

ART. 12.—1. En el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, un Estado podrá formular reservas respecto de los artículos de la Convención, con excepción de los artículos 1 a 3 inclusive.

2. Un Estado contratante que haya formulado reservas de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá anularlas en cualquier momento mediante una comunicación a tal efecto dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 13.—1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las Partes Contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición.

ART. 14. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el artículo 8:

a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10;

b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11;

c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 13;

d) Las reservas formuladas respecto de esta Convención de conformidad con el artículo 12.

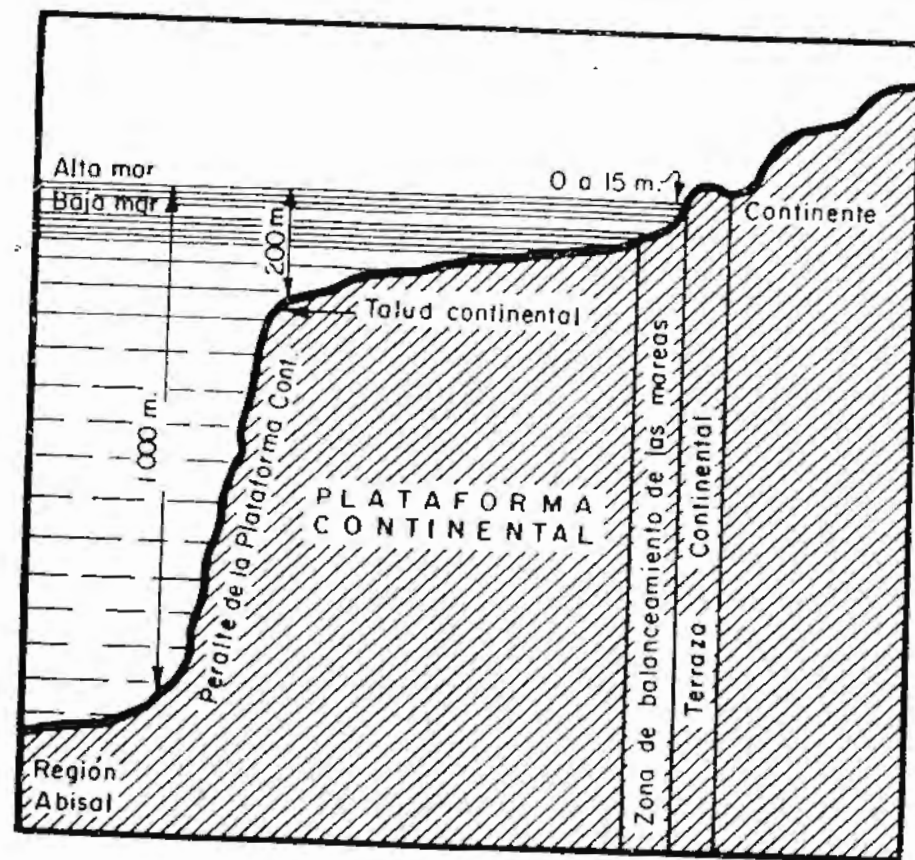
ART. 15. El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 8.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos cincuenta y ocho.

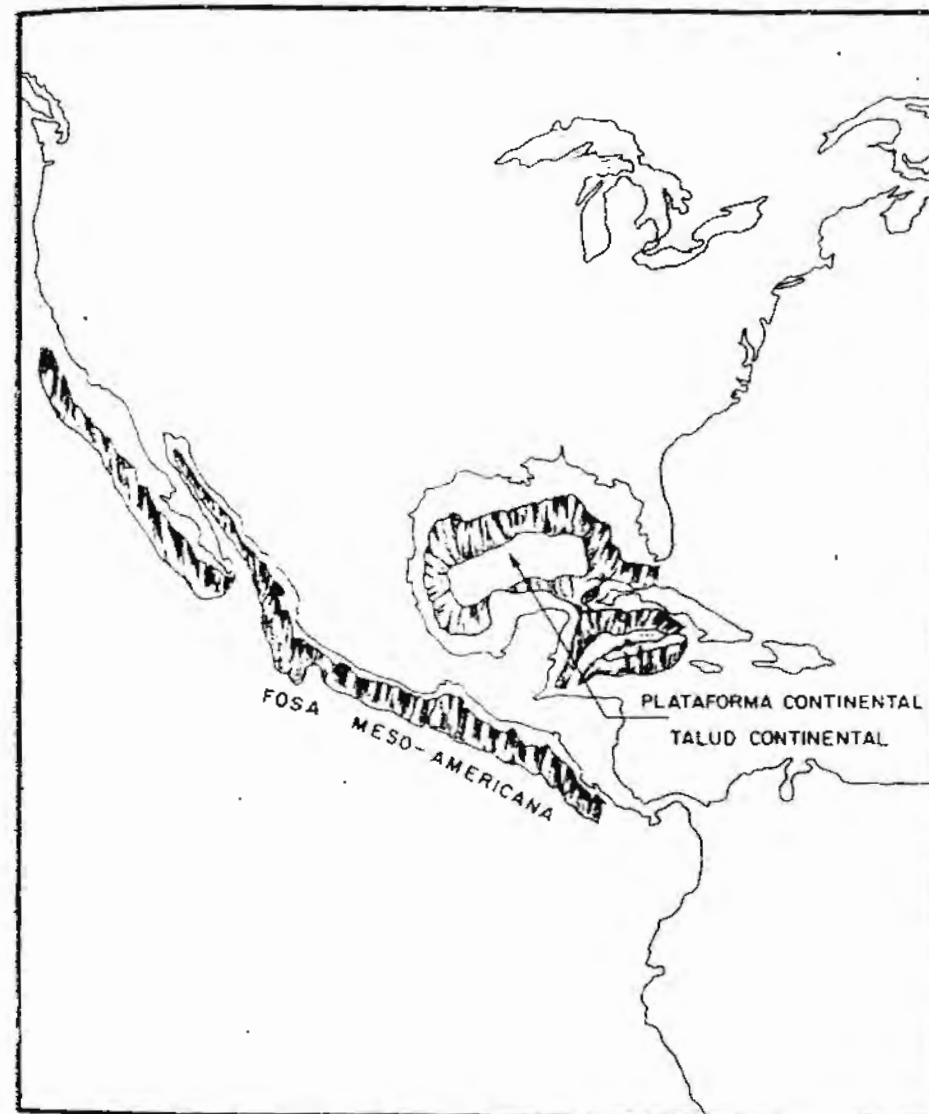
APENDICE 5 AL CAP. II, SEC. PRIMERA

CORTE TEORICO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL
(Tomado en lo fundamental de Soubin y Prevost. Le fond de la mer.)



APENDICE 6 AL CAP. II, SEC. PRIMERA

LA PLATAFORMA CONTINENTAL MEXICANA.



CONVENCION SOBRE LA ALTA MAR

Los Estados Partes en esta Convención,

Deseando codificar las normas de derecho internacional referentes a la alta mar,

Reconociendo que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, aprobó las disposiciones siguientes como declaratorias en términos generales de los principios establecidos de derecho internacional,

Han convenido en lo siguiente:

ART. 1. Se entenderá por "alta mar" la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

ART. 2. Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- 1) La libertad de navegación;
- 2) La libertad de pesca;
- 3) La libertad de tender cables y tuberías submarinos;
- 4) La libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del derecho internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar.

ART. 3.—1. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones internacionales existentes:

a) Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;

b) A los buques que enarbolan la bandera de este Estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

2. Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos de Estado ribereño o de tránsito y las particularidades del Estado sin litoral, todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos en caso de que tales Estados no sean ya partes en las convenciones internacionales existentes.

ART. 4. Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarbolan su bandera.

ART. 5.—1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social.

2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.

ART. 6.—1. Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro.

2. El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

ART. 7. Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan, en nada la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarbolan la bandera de la organización.

ART. 8.—1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

ART. 9. Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

ART. 10.—1. Todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:

a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes;

b) La tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo;

c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

ART. 11.—1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbola el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando, o un certificado o licencia de competencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

ART. 12.—1. Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b) Se dirijan a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;

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

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

ART. 13. Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre *ipso facto*.

ART. 14. Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

ART. 15. Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

ART. 16. Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

ART. 17. Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentren, a cometer cualquiera de los actos previstos por el artículo 15. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

ART. 18. Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que la haya concedido.

ART. 19. Todo Estado puede apresar en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse, y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

ART. 20. Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causados por la captura.

ART. 21. Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

ART. 22.—1. Salvo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos que haya motivo fundado para creer:

- a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o
- b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos; o
- c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.

2. En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aun después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos.

ART. 23.—1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina, se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírlo o verlo.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un gobierno y especialmente autorizados a tal fin.

5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

- a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución:

b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

7. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o interceptación.

ART. 24. Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desperdicios de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios existentes en la materia.

ART. 25.—1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los organismos internacionales competentes.

2. Todos los Estados están obligados a colaborar con los organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radioactivas o con otros agentes nocivos.

ART. 26.—1. Todo Estado tiene el derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables y tuberías submarinos.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se tiendan cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación.

3. Cuando tienda dichos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

ART. 27. Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro, por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarinos, constituyan infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubie-

sen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

ART. 28. Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarios de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan del costo de su reparación.

ART. 29. Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, o una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

ART. 30. Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos.

ART. 31. Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

ART. 32. Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 33. Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 31. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 34.—1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

ART. 35.—1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las Partes Contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición.

ART. 36. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el artículo 31:

a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31, 32 y 33;

b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34;

c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 35.

ART. 37. El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 31.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos cincuenta y ocho.

CAPITULO III

PRINCIPALES ELEMENTOS DOCUMENTALES DEL DERECHO MARITIMO INTERNACIONAL

El Derecho Marítimo, según hemos indicado, es la rama del derecho con mayor vocación a lo universal, y por lo tanto, a lo internacional. El tráfico marítimo, según también señalamos, es, en su mayor proporción, tráfico internacional. Y la vocación del Derecho Marítimo hacia lo universal se manifiesta en la tendencia al logro de una unificación internacional de las normas reguladoras de los problemas del mar. Como las normas del Derecho Marítimo en gran parte han sido formuladas con base en las costumbres marítimas, cuando los gobiernos se han desentendido de las nuevas necesidades del tráfico marítimo, los hombres de mar (armadores, comerciantes, marineros) han recopilado sus costumbres y han estructurado las nuevas normas, las que se han impuesto sobre reglas oficiales obsoletas.

Es conveniente y necesario, para la mejor comprensión del curso de Derecho Marítimo, hacer una presentación, siquiera sea superficial o panorámica, del gran número de elementos documentales (tratados, convenciones, acuerdos, recomendaciones, etc.) que integran la monumental obra, que juristas y comerciantes han elaborado para integrar el *Corpus Juris* marítimo internacional.

Seguiremos de cerca, en nuestra tarea, las meritorias obras de José Luis de Azcárraga¹ y Nagendra Singh,² y, principalmente, nos atendremos al plan sistemático de este último autor.

I. *Luces y señales marítimas.* Así como para la navegación son necesarios la brújula y los demás instrumentos de a bordo, dice Singh, es necesario que los Estados costaneros proporcionen un equipo de luces y señales que ayuden a la navegación en el arribo a los puertos y en la travesía de paso

¹ JOSÉ LUIS DE AZCÁRRAGA. *Legislación Internacional Marítima*. Madrid, 1955.

² NAGENDRA SINGH. *International Conventions of Merchant Shipping*. En *British Shipping Laws*, Vol. 8, Londres, 1963.

inocente sobre los mares territoriales. Pero tales señales deben ser uniformes en sus aspectos técnicos y en sus significaciones.

El movimiento de unificación fue iniciado por la Liga de las Naciones, bajo cuyos auspicios se elaboraron los siguientes importantes documentos:

- 1) Acuerdo relativo a las señales marítimas.
- 2) Acuerdo concerniente a los barcos-faros tripulados situados fuera de su puesto normal.
- 3) Recomendaciones sobre las características de los faros y los "Radio-Beacons".

Todos estos documentos fueron suscritos en Lisboa, el 23 de octubre de 1930, y fueron seguidos por el Acuerdo para un Sistema Uniforme de Balizaje y Reglas Anexas, suscrito en Ginebra el 13 de mayo de 1936.

Los dos últimos documentos fueron firmados por México, pero no han sido ratificados.

Existen, además, un "Acuerdo Internacional para el mantenimiento de ciertas luces en el Mar Rojo", (1962), un acuerdo sobre estaciones meteorológicas en el Atlántico del Norte (1954) y un Acuerdo para el sostenimiento de la Patrulla contra el Hielo en el mismo Atlántico del Norte. En este último acuerdo tuvo influencia, sin duda, la tragedia del "Titanic", orgulloso barco considerado insumergible y a prueba de icebergs, que en su primer viaje, en abril de 1912, se hundió como consecuencia de chocar contra un iceberg, ocasionando uno de los desastres más dramáticos de la historia del mar.³

II. *Convenciones sobre seguridad.* Una de las grandes preocupaciones del hombre ha sido la seguridad de la navegación, que va siempre unida a la historia de la navegación y del Derecho Marítimo.

En septiembre de 1910 se firmaron en Bruselas las Convenciones sobre "La Unificación de ciertas Reglas de Derecho respecto a las Colisiones entre Barcos", y sobre "Asistencia y Salvamento en el Mar".

En 1929 se firmó la Convención sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y en la India se suscribieron las llamadas Reglas de Simla, en 1931.

La Convención Sobre Líneas de Flotación se suscribió en Londres, en 1930, y todas las disposiciones sobre seguridad fueron revisadas y concretadas en la Convención Internacional Sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, suscrita en Londres en 1960 y ratificada ya por nuestro país.

Esta Convención es un completísimo código de seguridad marítima, que regula desde los requisitos técnicos de construcción de los barcos hasta los equipos de salvamento y contiene, en anexo, reglas para prevenir las colisiones en el mar.

³ Conf. COLOMBOS y SINGH. *Op. cit.*

III. *Cables submarinos y telecomunicaciones.* En París se firmó, en 1888, la Convención para la Protección de Cables Submarinos.

La Convención Internacional de Telecomunicaciones fue suscrita en Ginebra en 1959, y, entre otras, contiene la regulación de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, de la cual nuestro país es miembro. A esta Convención deben considerarse agregadas las Reglas sobre Radio, también de Ginebra, 1959. Ambas Convenciones han sido ratificadas por México.

IV. *Tonelaje de los barcos.* Las Convenciones de Varsovia (1934), sobre la medición del tonelaje en los barcos, y de Oslo (1947), sobre Un Sistema Uniforme para medir el tonelaje de los barcos, marcan, como sus títulos lo indican, un esfuerzo para unificar los sistemas de medición del tonelaje de los barcos, lo que es muy importante para la construcción y comercio de barcos.

Nuestro país no se ha adherido a estas convenciones.

V. *Convenciones sanitarias.* La sanidad, como la seguridad respecto de accidentes marítimos, ha sido preocupación constante del hombre a través de la historia del mar. Todavía perdura el recuerdo de las grandes epidemias, como las de peste bubónica y fiebre amarilla, que tantos daños ocasionaron a la humanidad y que en diversas y trágicas ocasiones azotaron a nuestro país.

En 1892 se firmó la primera Convención Sanitaria, la que fue modificada en 1903 y en 1912. El proceso ha culminado con las Reglas Sanitarias Internacionales (Ginebra, 1951, modificadas en 1955, 1956 y 1961). Este Código (que eso son las Reglas) contiene disposiciones específicas sobre la peste, el cólera, la fiebre amarilla, la viruela, etc.

México ha suscrito estas Reglas.

En La Habana, en 1924, fue suscrito el Código Sanitario Panamericano, el que puede considerarse sustituido, en su mayor parte, por las Reglas de Ginebra. México suscribió el Código, pero no lo ratificó.

VI. *Código Internacional de la Gente de Mar.* La meritoria labor de la Oficina Internacional del Trabajo, fundada por la Sociedad de Naciones (Liga de las Naciones) y dependiente ahora, como organización autónoma, de las Naciones Unidas, se ha concretado en una colección de recomendaciones y convenciones, cuya colección se conoce como Código Internacional de la Gente de Mar.⁴

Entre otras materias, el Código contiene reglas sobre salarios, jornadas de trabajo, edad de marineros, contratos y reglamentos de trabajo, enfermedades del marinero, responsabilidades del naviero, seguridad social, vacaciones, días feriados, etcétera.

⁴ Publicación de la Oficina Internacional del Trabajo.

México ha ratificado las convenciones sobre facilidades para la manutención de los marineros, sobre enrolamiento, sobre edad mínima para admisión de los menores al trabajo del mar, sobre exámenes médicos obligatorios de niños y jóvenes empleados en el mar; sobre requerimientos mínimos de la capacidad profesional de maestros y oficiales abordo de buques mercantes, sobre horas de trabajo a bordo, sobre días festivos con pago de salario; sobre seguro contra enfermedades del marinero, sobre repatriación de maestros y aprendices, sobre protección contra accidentes de los marineros, sobre la marca de los pesos en los paquetes pesados, y la recomendación sobre seguro contra el desempleo del marinero.

VII. *Responsabilidad de los armadores, contratos marítimos y averías.* Existen normas sobre responsabilidad de los armadores en las colisiones entre barcos, en la Convención de Bruselas de 1910, a que antes nos referimos, y que ha sido ratificada por nuestro país.

Sobre la responsabilidad de propietarios y armadores y su limitación, existen las Convenciones de Bruselas (1957) que no han sido ratificadas por México.

Existe también la Convención relativa a Polizones (Bruselas, 1957), y la Convención sobre responsabilidad de operadores de buques nucleares, tampoco ratificadas.

Respecto de los contratos marítimos, podemos indicar las siguientes convenciones:

- a) Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte de pasajeros por mar (Bruselas, 1961);
- b) Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas de Derecho relativas a conocimientos de embarque (Bruselas, 1924);
- c) Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas de Derecho relativas a Privilegios Marítimos e Hipotecas (Bruselas, 1926);
- d) Ley Uniforme de La Haya sobre compraventa de bienes muebles materiales (1964). Esta ley sustituyó a las Reglas de Varsovia y Oxford sobre compraventa CIF, adoptadas por la Cámara Internacional de Comercio en su conferencia de Oxford, en 1932.

Ninguna de estas convenciones ha sido ratificada por México; pero como contienen, en el fondo, recopilación de las costumbres modernas del mar, creemos que su contenido debe ser aplicado, en su caso, por los tribunales mexicanos, dada la repetida característica consuetudinaria y la vocación internacional del derecho marítimo.

También cabe citar, respecto del contrato de transportes marítimos, las Reglas de York-Amberes que, compiladas bajo el patrocinio de la International Law Association, aunque son una compilación no oficial, son aceptadas internacionalmente como reglas del contrato, porque es de machote

la cláusula de sometimiento a ellas, en los conocimientos de embarque. A dichas reglas habremos de referirnos en su oportunidad.

VIII. *Salvamento*. En materia de salvamento, podemos citar la Convención para la Unificación de ciertas Reglas de Derecho a la Asistencia y Salvamento en el Mar, firmada en Bruselas en 1910 y ratificada por México, y a la Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Asistencia y Salvamento de Aeronaves o por Aeronaves en el mar, firmada en Bruselas en 1938, y que aún no hemos ratificado.

IX. *Jurisdicción del Estado Costanero*. En esta materia señalaremos las Convenciones de Bruselas, sobre la Unificación de ciertas Reglas relativas a la Inmunidad de Buques propiedad de un Estado (1926), sobre el Embargo de buques (1952), sobre ciertas Reglas relativas a la Jurisdicción Civil en materia de Colisiones (1952) y sobre la Unificación de ciertas Reglas relativas a la jurisdicción penal en materia de Colisión y otros Incidentes de Navegación (1952). Estas convenciones no han sido ratificadas.

X. *Derecho de los Espacios Marítimos*. Ya nos hemos ocupado de las convenciones que regulan los mares territoriales, las zonas contiguas, el alta mar, los estrechos, los canales y los lechos marinos.

XI. *Estados sin litoral*. Ya hemos indicado que un problema de especial atención ha sido el de los Estados sin litoral marítimo, y cómo la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar reconoció el derecho de dichos Estados a que sus buques naveguen enarbolando sus respectivas banderas. En ese sentido se habían pronunciado ya la Declaración de la Conferencia de Barcelona, de 1921, la Convención y Estatuto sobre la Libertad de Tránsito, (también en Barcelona, 1921), la Conferencia y Estatuto sobre Canales y Pasos navegables (igualmente: Barcelona, 1921) y la Convención y Estatuto Sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos (Ginebra, 1923). Este último ratificado por México.

XII. *La guerra marítima*. La guerra marítima debería estar regulada por la Convención de París, de 1856, que suprimió el corso (o sea la autorización que se acostumbraba otorgar a navíos particulares para realizar actos de guerra), la Convención de La Haya de 1907 (sobre régimen de barcos de comercio en tiempos de guerra, y su transformación en barcos de guerra, sobre el empleo de minas submarinas, etc.), por la Convención de La Haya de 1904 (sobre la condición de los barcos-hospitales), y por la declaración de Londres, de 1909. Pero la verdad histórica es que los beligerantes no acostumbran respetar en tiempos de guerra leyes preestablecidas, como se vio en las dos últimas guerras mundiales.⁵

⁵ Conf. RIFERT *Droit Maritime*. Tomo I, pág. 34 y sig.

XIII. *Organizaciones Marítimas Internacionales*. México es miembro de la Organización Intergubernamental Consultiva Marítima, constituida por la Convención de Ginebra, de 1948, y que tiene, fundamentalmente, funciones de asesoría y consulta sobre problemas marítimos (Art. 2 de la Convención.)

Existe, además, el Commonwealth Shipping Committee, que agrupa a los miembros de la Comunidad Británica de Naciones.

Por último, conviene señalar que existen diversas organizaciones internacionales no gubernamentales, entre las que destaca el Comité Marítimo Internacional, dependiente de la International Law Association, y que tiene por objeto promover, a través de conferencias y publicaciones, la unificación del Derecho Marítimo, y promover la organización de asociaciones nacionales para la unificación de esta rama del Derecho.

Esto es: el Derecho Marítimo, como derecho vivo que es, se desenvuelve siguiendo la línea vectorial de su proyección universal.

XIV. *La Pesca*. En materia pesquera podemos anotar el Convenio sobre Pesca Excesiva y la regulación de las mallas de las redes de arrastre y los tamaños mínimos de los peces (Londres, 1946), el Convenio Internacional de Pesquerías del Atlántico del Noreste (Washington, 1949), el Convenio para regular la Policía de las pesquerías del Mar del Norte (La Haya, 1882), y el Convenio que reglamenta la Pesca de la Ballena (Ginebra, 1931). Este último Convenio fue suscrito por nuestro país.

SECCION SEGUNDA

EL DERECHO MARITIMO ADMINISTRATIVO

CAPITULO I

LAS AUTORIDADES MARITIMAS

SUMARIO: 1. La autoridad marítima suprema. 2. Las funciones administrativas del capitán. 3. Los capitanes de puerto. 4. El Resguardo Marítimo. 5. Las autoridades pesqueras.

1. LA AUTORIDAD MARÍTIMA SUPREMA radica en el Ejecutivo Federal". (Art. 15 LNCM.)

En todos los espacios marítimos, con excepción del buque cuando se encuentra en aguas libres o en aguas extranjeras, la autoridad marítima la ejercerá el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Marina, salvo el caso de los problemas pesqueros, que son competencia de la Secretaría de Industria y Comercio y de la Comisión Consultiva de Pesca.

Una de las grandes fallas de nuestra organización administrativa es la relativa a la Autoridad Marítima. La Secretaría de Marina es, fundamentalmente, una organización militar dentro de la cual se han adosado, como un apéndice extraño, los problemas marítimos civiles y comerciales. Los problemas y recursos del mar deberían manejarse con independencia administrativa. Hace pocos años, los problemas pesqueros fueron cercenados de la Secretaría de Marina, para incrustarlos en la Secretaría de Industria y Comercio (Dirección General de Pesca) a la que también son extraños.

En los buques que se encuentren en aguas no mexicanas, la autoridad marítima se ejercerá a través del capitán, quien por su posición en el buque será considerado como la autoridad suprema y el representante del Ejecutivo Federal. (Arts. 16 y 20 LNCM, Art. 29 del Reglamento para la Navegación de Cabotaje.) Se da el curioso caso de que el capitán, que normal-

mente habrá sido designado por el naviero (persona privada), o que incluso pudiera haber asumido el mando del buque ilegalmente, al encontrarse en alta mar al mando del buque, al frente de la comunidad humana que va en la aventura marítima, por el solo hecho de su posición se convierte en autoridad suprema, representante de la autoridad marítima legal, que, según hemos anotado, es el Ejecutivo Federal.

Las facultades del Ejecutivo Federal como autoridad marítima suprema están establecidas por el artículo 17 de la ley en la siguiente forma:

"Corresponde al Ejecutivo Federal:

- I. Habilitar toda clase de puertos y designar su ubicación.
- II. Determinar las obras marítimas portuarias.
- III. Determinar las obras marítimas y portuarias que deban construirse para uso público.
- IV. Autorizar las obras marítimas y portuarias que puedan construirse para uso particular.
- V. Autorizar las construcciones e instalaciones de obras y señales marítimas, públicas y particulares.
- VI. Autorizar la instalación de astilleros, diques y varaderos.
- VII. Autorizar e inspeccionar las construcciones de buques".

Y el artículo 18 agrega que "La Secretaría de Marina (como si no fuera dependencia del Ejecutivo Federal por cuyo conducto el propio Ejecutivo ejerce la autoridad marítima) ejercerá las siguientes facultades:

- I. Vigilar y en su caso, ordenar que se efectúen las instalaciones necesarias y se mantengan convenientemente, para la prestación de los servicios en mar y puertos.
- II. Suspender, previa inspección, la prestación de los servicios cuando no reúnan las condiciones exigidas.
- III. Inspeccionar las construcciones, instalaciones y servicios establecidos dentro de su jurisdicción.
- IV. Imponer las sanciones administrativas conforme a lo dispuesto por esta ley y su reglamento.
- V. Ejercer todas las demás facultades para el mejor cumplimiento de esta ley."

Tan farragosa enumeración, producto de una deficiente técnica legislativa, es superabundante y, a la vez, incompleta. Hubiera bastado con indicar que el Ejecutivo Federal tendrá todas las facultades inherentes a su calidad de autoridad marítima suprema. La indicación de los órganos a través de los cuales el Ejecutivo ejerza sus facultades es materia de reglamento administrativo.

En territorio extranjero la autoridad marítima se ejerce por conducto de los cónsules mexicanos. (Art. 16, frac. III.) Claro es que más que el ejercicio de una autoridad con imperio, los cónsules realizarán acciones pro-

tectoras de los intereses marítimos mexicanos. La función administrativa más importante de los cónsules es la de abanderar provisionalmente a los buques adquiridos en el extranjero y destinados a matricularse mexicanos. El abanderamiento provisional lo hará el cónsul, quien expedirá un documento llamado "pasavante de navegación directa", para que el buque se dirija al puerto escogido como puerto de matrícula. (Art. 9o. del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales).

2. LAS FUNCIONES ADMINISTRATIVAS DEL CAPITÁN. Ya hemos indicado, que, de acuerdo con el artículo 20 de la ley, el capitán del buque, cuando se entre en alta mar o en aguas extranjeras, representará al Ejecutivo Federal como autoridad marítima suprema. (Art. 20.) En el ejercicio de sus funciones administrativas, el capitán actuará como Agente del Ministerio Público, cuando se cometieren delitos a bordo, como oficial del Registro Civil cuando ocurran hechos sujetos a tal Registro, y como Notario en los casos en que sea necesaria su fe pública, como sería en los casos del testamento marítimo (Art. 1584 del Código Civil). Además, debe entenderse que la autoridad del capitán es ilimitada y concentradora de todas las facultades propias de la autoridad en general, ya que va al frente de la comunidad marítima y, por la naturaleza de su encargo no puede haber sobre él autoridad alguna. Así debe interpretarse la fracción III del artículo 23, que dice que el capitán ejercerá su "autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo".

Los actos de autoridad del capitán tendrán el carácter de provisionales, y deberán ser sometidos a las autoridades de tierra firme, al arribar el buque a puerto mexicano. Creemos lógico afirmar que en estos casos, las autoridades competentes serán las del puerto mexicano al que el buque arribe inmediatamente después de la realización de los hechos respectivos.

3. LOS CAPITANES DE PUERTO. En los puertos (cuyo régimen jurídico estudiaremos más adelante) la autoridad marítima superior es el capitán de puerto, quien dirige las actividades portuarias, y con quien, incluso, deberán coordinarse las actividades de otros funcionarios no dependientes de la Secretaría de Marina. (Arts. 27 y 28). El capitán de Puerto es el Jefe de la Policía Portuaria (Art. 1o. del Reglamento General de la Policía de los Puertos). El artículo 29 ordena, además, que "cualquiera aprehensión o medida de policía a bordo de las embarcaciones en la jurisdicción portuaria, se hará por conducto de la autoridad marítima, bajo la estricta responsabilidad de las autoridades que la solicitaron por lo que se refiere a su fundamento constitucional".

4. EL RESGUARDO MARÍTIMO. El legislador pretendió que se crease un cuerpo técnicamente especializado, dependiente de la Secretaría de Marina,

que vigilase en las zonas marítimas el cumplimiento de la ley y de los reglamentos, y que tendría, además, a su cargo, las funciones de policía marítima, la inspección y vigilancia de la navegación en general, cooperar con las autoridades pesqueras para el control de la pesca, y con las autoridades aduaneras para la lucha contra el contrabando, intervenir como auxiliar en los servicios de hidrología, telecomunicaciones y meteorología especialmente aplicados a los puertos y las zonas marítimas (Art. 25). Un reglamento debería determinar los requisitos y la capacidad técnica que deberán llenar los miembros del Cuerpo del Resguardo Marítimo (Art. 26).

Pero el legislador no ha sido obedecido. Hasta la fecha, ni siquiera se ha elaborado el reglamento respectivo y, consecuentemente, el Cuerpo de Resguardo Marítimo, a pesar de la gran importancia que tendría por sus funciones, no ha sido organizado.

5. LAS AUTORIDADES PESQUERAS. El control y vigilancia de la pesca están a cargo de la Dirección General de Pesca, dependiente de la Secretaría de Industria y Comercio. La Comisión Consultiva de Pesca es un organismo descentralizado cuya principal función es la investigación científica para el mejor aprovechamiento y desarrollo de los recursos pesqueros nacionales.

CAPITULO II

LOS BIENES DEL DOMINIO MARITIMO

SUMARIO: La situación jurídica de los bienes del dominio marítimo.

Son bienes del dominio marítimo, según el artículo 9o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo:

- I. "El mar territorial y las aguas interiores.
- II. La plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes adyacentes a los puertos, lagos, lagunas o esteros que comuniquen con el mar.
- III. Los canales que comuniquen espacios marítimos.
- IV. Los ríos navegables, en la parte inmediatamente unida al mar, cuando conduzcan a puertos de navegación marítima.
- V. La parte de la zona federal comprendida en la faja territorial adyacente a las playas del mar o de los ríos a que se refiere el inciso anterior, con anchura de 20 metros desde la marea más alta, que se considere expresamente como zona portuaria, determinada conjuntamente por las Secretarías del Patrimonio Nacional y de Marina.
- VI. Los puertos marítimos y sus instalaciones.
- VII. Los recursos y productos de los bienes enumerados en los incisos anteriores.
- VIII. Las construcciones e instalaciones realizadas por particulares y que reviertan en favor de la nación por caducidad o terminación de las concesiones, autorizaciones o permisos".

Salta a la vista, en primer lugar lo incompleto de la enumeración, y en segundo lugar, la limitación impuesta por la fracción V a la zona federal, ya que ésta es bien del dominio marítimo en toda su extensión y no sólo en la relativa a las zonas portuarias.

En efecto, el párrafo cuarto del artículo 27 constitucional establece que "Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas: . . . las sa-

linas formadas directamente por las aguas marinas... el espacio situado sobre el territorio nacional..." Y agrega el párrafo quinto que "Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las aguas que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional..." Y además conviene recordar que conforme al párrafo primero del mismo artículo "la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación".

A esto debe agregarse que la Ley General de Bienes Nacionales, complementando al artículo 27 constitucional, atribuye al dominio público de la Nación el mar territorial, las playas marítimas y la zona marítimo-terrestre.

Según nuestro sistema legislativo, el Estado ejerce, en términos generales, un dominio eminente sobre todas las tierras y aguas integrantes del territorio nacional. Dice el artículo 27 constitucional: "La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada". Como se ve, el dominio eminente es algo más que el *imperium*, ya que supone que la Nación ejerce no sólo derechos de soberanía, sino que es la propietaria originaria de todas las tierras y aguas mexicanas, y la propiedad privada se considera siempre derivada de aquella propiedad originaria: el dominio privado es derivado del dominio eminente de la Nación.

Pero además del dominio eminente originario, el Estado puede tener la propiedad. Y cuando el Estado es propietario, *domine*, se puede tratar de dos clases de dominio: dominio público y dominio privado. Son bienes del dominio público aquellos sobre los cuales el Estado no puede constituir la propiedad privada, esto es, no son susceptibles de apropiación por particulares, y los bienes de dominio privado sí son susceptibles de tal apropiación. Tratándose de los bienes de dominio público, "el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible, y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes".

Los bienes del dominio marítimo, con excepción de los productos individualizados de los mismos y de las instalaciones que pudieran desmontarse, son bienes de dominio público, "inalienables e imprescriptibles y sólo podrán aprovecharse o explotarse, y sus recursos y productos apropiarse pri-

vadamente mediante concesión, autorización o permiso del Ejecutivo Federal". (Art. 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo).

La Ley General de Bienes Nacionales aclara, además, que los bienes del dominio marítimo son de uso común, es decir, que de ellos "pueden usar todos los habitantes de la República con sólo las restricciones establecidas por la ley y por los reglamentos administrativos, pero para aprovechamientos especiales se necesita concesión otorgada con los requisitos que fijen las leyes". (Art. 18).

Cuando como consecuencia de una explotación concesionada, permitida o autorizada, un particular realice construcciones o instalaciones, esas construcciones o instalaciones serán consideradas como de propiedad privada; pero revertirán al Estado al finalizar la concesión, el permiso o la autorización. (Art. 11 LNCM).

Respecto de los bienes de particulares relacionados con el mar, conviene señalar que, en caso de que se trate de salvamento de personas o bienes en peligro, las propiedades particulares podrán ser ocupadas provisionalmente sin autorización de sus dueños, "durante el tiempo necesario para prestar auxilio marítimo". (Art. 74 LNCM).

APENDICE AL CAP. II, SEC. SEGUNDA

REGLAMENTO PARA LA OCUPACION Y CONSTRUCCION DE OBRAS EN EL MAR TERRITORIAL, VIAS NAVEGABLES, PLAYAS Y ZONAS FEDERALES

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidencia de la República.

LAZARO CARDENAS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades otorgadas al Ejecutivo de la Unión por la fracción I del artículo 89 de la Constitución, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA LA OCUPACION Y CONSTRUCCION DE OBRAS EN EL MAR TERRITORIAL, EN LAS VIAS NAVEGABLES, EN LAS PLAYAS Y ZONAS FEDERALES

TITULO PRIMERO

CAPITULO I

Jurisdicción

ART. 1o. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, de 30 de diciembre de 1939, compete al Departamento de la Marina Nacional.

I. Autorizar la ocupación y la construcción de obras en el mar territorial, en las vías generales de comunicación fluviales o lacustres, en los cauces y vasos de jurisdicción federal, siempre que sean navegables o flotables, y en las playas y zonas federales;

II. Fijar las tarifas para el cobro de cuotas de inspección por las obras ejecutadas y de arrendamiento por las zonas que se ocupen.

REGLAMENTO OBRAS EN EL MAR

101

ART. 2o. Las zonas a que se refiere el artículo anterior, de acuerdo con las Leyes de Bienes Inmuebles de la Federación y de aguas de propiedad nacional, son las siguientes:

I. El mar territorial hasta la distancia de 9 millas marítimas a partir de la línea de la marea más baja en la costa firme o en las islas que forman parte del territorio nacional;

II. La playa, o sea la parte de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua hasta los límites del mayor reflujo anual;

III. La zona marítima terrestre constituida por la faja de 20 metros de ancho de tierra firme que no cubre la marea, contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos desde su desembocadura en el mar hasta donde llega el mayor reflujo anual, río arriba;

IV. El cauce de las corrientes, ríos y esteros en toda su extensión, siempre que sean navegables o flotables, entendiéndose como tal el canal cuya capacidad sea la necesaria para que escurran las aguas en las mayores crecientes ordinarias, pero en las corrientes o en las partes de las mismas sujetas a desbordamiento, mientras no se construyan obras de encauzamiento o de canalización, el cauce será el canal natural cavado por las aguas o el formado por un sistema de obras de defensa;

V. La zona federal constituida por la faja de 10 metros contigua al cauce de las corrientes o el vaso de los depósitos de propiedad nacional. Esa zona se reducirá en 5 metros en los cauces cuya anchura sea de 5 metros o menor;

VI. Los vasos de los lagos, lagunas o esteros o sea el depósito con capacidad necesaria para contener las aguas de las mayores crecientes ordinarias;

VII. Las riberas y márgenes de los ríos, esteros, lagos y lagunas de que se habla en las fracciones anteriores;

VIII. Los puertos, bahías, radas y ensenadas.

CAPITULO II

Concesiones, contratos y permisos

ART. 3o. Para construir obras o para ocupar las zonas a que se refieren los artículos anteriores, los interesados deberán presentar su solicitud al Departamento de la Marina Nacional:

I. Por conducto de la Capitanía de Puerto o Delegaciones correspondientes, y a falta de ellas, por la Oficina de Hacienda más próxima al lugar, con 15 días de anticipación, para que el Departamento de la Marina Nacional resuelva lo conducente;

II. Por conducto de los inspectores de la Dirección de Marina que se encuentren en el lugar;

III. Directamente, cuando no existan las oficinas o funcionarios a que se refieren las fracciones anteriores.

ART. 40. Las autoridades de que hablan las fracciones I y II del artículo anterior, remitirán la solicitud, con un informe y su opinión sobre el particular al Departamento de la Marina Nacional.

Cuando la solicitud no quede comprendida en los casos previstos por el artículo 176 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, las Capitanías de Puerto y las Delegaciones concederán permisos o celebrarán contratos en representación del Departamento; pero para su validez deberán ser ratificados por esta dependencia, con excepción de los cuales bajo su exclusiva responsabilidad, concederán los permisos, siempre que tengan el carácter a que se refiere el citado precepto.

ART. 50. En los casos de urgencia manifiesta, las Capitanías de Puerto, Delegaciones o Inspectores correspondientes podrán conceder permiso provisional para iniciar las obras o para ocupar las zonas solicitadas, dando aviso telegráfico al Departamento de la Marina Nacional. En este caso, los solicitantes deberán ajustarse a lo previsto por este Reglamento dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha del permiso provisional, el cual podrá ser ratificado o revocado por el Departamento de la Marina Nacional, una vez que reciba la copia del permiso concedido.

Estos permisos no se concederán sin que previamente el solicitante deposite en el Banco de México o en la Oficina Recaudadora del lugar, la cantidad equivalente a las cuotas correspondientes a tres mensualidades adelantadas conforme a las tarifas señaladas en este Reglamento. Esta cantidad se abonará a cuenta de pagos posteriores si se celebra el contrato y quedará a beneficio del Gobierno Federal cuando no llegare a celebrarse.

No se requiere la celebración de contrato, sino permiso otorgado por los capitanes de puerto o por quienes hagan sus veces, cuando se trate de ocupaciones ocasionales de carácter precario que no excedan de 90 días.

Los permisos cuya duración no exceda de 15 días, podrán ser otorgados verbalmente sin que los permisionarios tengan que cumplir otro requisito que el de sujetarse a las disposiciones de policía que dicte la Capitanía de Puerto de la Jurisdicción.

ART. 60. Los contratos deberán contener los requisitos enumerados en el artículo 181 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

ART. 70. Los permisos serán revocados por la autoridad que los concedió, cuando ésta o el Departamento de la Marina Nacional lo estimen conveniente.

CAPITULO III

Clasificación de las obras

ART. 80. Para los efectos del presente Reglamento, las obras se dividirán:

I. En construcciones de primera clase.—Las destinadas al embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga en general y el amarre de embarcacio-

nes; tales como muelles, malecones, dársenas, atracaderos, cargaderos de petróleo, etcétera;

II. Construcciones de segunda clase.—Las destinadas a la construcción, conservación o depósito de embarcaciones, tales como astilleros, varaderos, diques de carenar, depósitos de lanchas, etc.;

III. Construcciones de tercera clase.—Las destinadas al abrigo de mercancías, a fines industriales, comerciales o al aprovechamiento de aguas, como son: almacenes, depósitos, bodegas, talleres, casas de bombas, etc.;

IV. Construcciones de cuarta clase.—Las de mejoramiento, conservación y protección de las playas y las márgenes de los ríos, esteros, lagos, lagunas, etc., tales como empitados, tabla estacados, defensa, etc., así como las obras de dragado en las vías navegables;

V. Construcciones de quinta clase.—Los balnearios con servicio de restaurante y hotel, cuya finalidad no sea precisamente la explotación del balneario sino el arrendamiento de locales acondicionados anexos al mismo. Los balnearios que cuenten solamente con casetas, vestidores y regaderas; las casas comerciales y casas para habitación. Los primeros causarán cuotas de inscripción y arrendamiento, y los segundos únicamente cuotas de arrendamiento.

VI. Construcciones de sexta clase.—Las ocupaciones provisionales que por la índole de su construcción y la calidad de los materiales empleados no ameriten su establecimiento por más de un año, o que puedan retirarse en el plazo de 8 días, tales como obras de salvamento, abrigos, cobertizos, obras ambulantes, tiendas de campaña, carpas y casetas para toda clase de diversiones y juegos permitidos por la ley y para el expendio de refrescos, comestibles, etc.; sillería, sombrillas de playa y otras instalaciones provisionales y todas aquellas obras que se destinen a la seguridad de la navegación, como boyas de amarre y duques de alba, etcétera;

VII. Construcciones de séptima clase.—Las obras e instalaciones autorizadas por otra Secretaría o Departamento competente, que crucen vías navegables: tales como oleoductos, acueductos, cables, líneas telegráficas y telefónicas, etc.

Ocupación de Zona Federal con fines agrícolas

ART. 90. Se autorizará la ocupación de zona federal para fines agrícolas tomando en cuenta:

I. Que la superficie solicitada no esté situada frente al puerto o en la parte que se considere como urbanizada;

II. Que ésta sea con carácter de precaria;

III. Que la superficie que se conceda no exceda de 1,000 metros;

IV. Que el interesado haya comprobado debidamente que tiene los medios y útiles necesarios para el cultivo de la superficie solicitada;

V. Que la superficie concedida se cultive dentro de un plazo de 30 días;

VI. La autorización a que se refiere este artículo se concederá a los propietarios, arrendatarios o usufructuarios de predios que colinden con la zona federal solicitada. Dicha autorización será revocada si se destina a otros fines.

CAPITULO IV

Subdivisión en categorías

ART. 10. Las obras que se construyan en las zonas federales se subdividirán por su carácter en:

I. Permanentes: las obras que por la calidad de los materiales de que están construidas y por los procedimientos seguidos en su construcción, se estime que su duración sea mayor de 10 años en buenas condiciones de resistencia y estabilidad;

II. Transitorias: las que no satisfagan las condiciones señaladas en la categoría anterior.

Los astilleros, diques de carenar y varaderos, se considerarán como de utilidad pública, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 298 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

ART. 11. Como lo previene el artículo 183 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, serán gratuitas las ocupaciones de terrenos de zona federal, cuando éstas se destinen:

I. Para el establecimiento de diques, varaderos, en general para toda clase de talleres dedicados a la construcción o reparación de embarcaciones;

II. Para el establecimiento de estaciones de salvamento, señales marítimas, escuelas, hospitales u otras consideradas como de utilidad pública o para servicios conexos con las comunicaciones marítimas;

III. Para las ocupaciones transitorias con objeto de varar embarcaciones, tender redes, seras, productos de pesca y otros usos personales, como lo dispone el artículo 183 de la citada Ley;

IV. Para la construcción de vías generales de comunicación, obras de ornato y saneamiento, a juicio del Departamento de la Marina Nacional.

Las anteriores circunstancias no relevan de la obligación de celebrar los contratos de concesión o permisos respectivos y la presentación de los documentos que exige este Reglamento.

ART. 12. En los casos de obras autorizadas por otras Secretarías de Estado o Departamentos, Gobiernos de los Estados o Municipios, que forzosamente tengan que utilizar el mar territorial, las playas, las zonas marítimo-terrestre y federal, y en general cualquier vía navegable de comunicación, deberán solicitar el permiso correspondiente al Departamento de la Marina Nacional de acuerdo con las prevenciones de este Reglamento.

ART. 13. El Departamento de la Marina Nacional podrá disponer durante el tiempo que lo juzgue necesario, que se suspenda o reduzca el cobro de cuotas por ocupación de terrenos en zona federal de las regiones que hubieren sido víctimas de temporales o accidentes graves, o cuando la depresión económica de la región ponga a sus habitantes en difíciles condiciones económicas.

ART. 14. Los límites de los puertos serán fijados por el Departamento de la Marina Nacional, conforme a las condiciones especiales de cada lugar, siendo

de su exclusiva competencia deslindar las zonas federales y declarar exceptuadas de las mismas los lugares de los litorales y riberas que estimen conveniente.

ART. 15. Cuando lo exija la mejor vigilancia y servicio de las costas, el Departamento de la Marina Nacional podrá declarar sin efecto las concesiones o permisos para la construcción de obras en las zonas federales, playas, mar territorial, vías fluviales y lacustres, pudiendo disponer los dueños de las construcciones libremente de los materiales empleados sin derecho a indemnización, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 182 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

ART. 16. Los propietarios de predios colindantes con la zona federal están obligados a dar aviso al Departamento de la Marina Nacional o autoridad marítima correspondiente, cuando dicha zona sea modificada por las aguas.

La zona federal subsiste aun cuando las aguas invadan predios de propiedad particular, pero los propietarios de los predios invadidos, aun cuando pierdan su carácter de tales, por lo que respecta a las fracciones que pasen a ser zona federal, pueden ocuparlas gratuitamente si comprueban ante el Departamento de la Marina Nacional:

I. Que sus terrenos fueron invadidos por las aguas en la extensión y forma que aduzcan; y

II. Que hicieron cuanto estuvo de su parte por evitar la invasión, a menos que ésta haya sido repentina.

TITULO SEGUNDO

CAPITULO I

Requisitos para la tramitación de solicitudes

ART. 17. En las solicitudes que se presenten deberá indicarse la superficie de terreno que se trata de tomar en arrendamiento, el uso que se le dará, nombres de los propietarios o arrendatarios de los terrenos colindantes al de que se trate y se acompañarán de los planos y documentos que a continuación se expresan, según la clase de obras que se traten de ejecutar; así como todos los datos que sean necesarios para identificar el sitio que se pretende ocupar.

ART. 18. Dicha solicitud se presentará por duplicado, y se acompañará con:

1. Planos de localización, con la orientación astronómica a la escala de 1:2000, que indiquen los accidentes de terreno en que se proyectan las obras, en tela calca y 3 copias heliográficas, y los siguientes requisitos:

a) La fecha del levantamiento del plano de localización no deberá ser anterior en más de un año a la fecha de su presentación.

b) Si las obras se tratan de ejecutar en el mar o en un lago, el plano de localización será topohidrográfico, abarcando una zona comprendida entre dos

normales a la costa, llevadas por los puntos situados a 500 metros de las partes extremas de la construcción, comprendiendo en su ancho toda la zona federal y 100 metros aguas adentro como mínimo;

c) Para las obras que se pretendan ejecutar en un río o en general en una corriente, la faja que ha de quedar representada en el plano comprenderá la zona federal en toda su amplitud, correspondiente a la berma en que se establecerá la obra, más todo el ancho del río, para que en el plano figuren las dos bermas;

d) Para la localización de estas últimas obras, la zona que debe comprender el plano topohidrográfico de localización, quedará limitada por las normales, al frente de la construcción, llevadas por los puntos situados a 200 metros de los límites de las obras;

e) En los planos de localización se representarán todas las obras ejecutadas hasta la fecha de la presentación del plano, así como las proyectadas. Para su representación se usarán los siguientes signos convencionales. Las obras proyectadas se indicarán con líneas rojas, y las ya ejecutadas, con líneas negras;

f) Quedarán también representados en estos planos las líneas de construcción del levantamiento topohidrográfico. Los vértices del polígono que haya servido para levantar la zona quedarán fijados en el terreno por estacas, y los dos más próximos a la obra, de una manera invariable y duradera, refiriéndolos a las obras o puntos más cercanos y prominentes o ligándose con los trabajos topohidrográficos oficiales en su caso. Cuando no los haya se adjuntará un croquis de la región a la escala conveniente para poder definir su localización relativa;

g) Se practicarán sondeos en número suficiente para poder definir, por medio de curvas de nivel, la superficie topohidrográfica del lecho de los ríos o del fondo del mar en la zona cuya descripción se exige.

La equidistancia entre las curvas del nivel será de un metro y quedarán referidas al plano de la más baja marea, expresando asimismo la amplitud media de las mareas.

Cuando las obras se proyecten en un lago, las curvas de sondeos se referirán al nivel de las aguas.

h) Cuando se trate únicamente de obras comprendidas en la tercera clase se omitirán los sondeos y curvas de nivel.

II. Planos de construcción, uno en tela de caña y 3 copias heliográficas, subdividiéndose en plano de conjunto y plano de detalle, a la escala de 1:2000 y 1:20, respectivamente, recomendándose elegir de las siguientes dimensiones las más apropiadas para la construcción.

a)	34	centímetros	por	21	centímetros
b)	31	"	"	60	"
c)	34	"	"	90	"
d)	34	"	"	120	"
e)	50	"	"	120	"
f)	60	"	"	120	"

Deberá llenar, además, los siguientes requisitos:

A. Planos de conjunto comprendiendo plantas, alzados y cortes a la escala de 1:2000 como mínimo, debidamente acotados;

B. Detalles de construcción, a la escala de 1:20 perfectamente acotados, indicando los materiales que se empleen y con las secciones y proyecciones suficientes para aclarar las obras proyectadas;

C. Detalles de las instalaciones, tales como máquinas, tuberías, vías, etc., así como los accesorios que se empleen para el buen servicio y seguridad de las obras como defensas, escalas, bitas, postes de amarre, etc., los que se representarán cuando las instalaciones por su importancia lo ameriten, a juicio del Departamento de Marina; la escala de estos planos queda a juicio del solicitante.

III. Memoria descriptiva de las obras, por cuadruplicado, que deberá comprender:

A. Descripción general de las obras proyectadas dando a conocer el objeto a que se destinarán y la necesidad de su ejecución;

B. Si la construcción fuere un muelle, se indicará la naturaleza y peso de las cargas que va a recibir, el tonelaje y tráfico probable de las embarcaciones que a él atraquen, señalando las dimensiones de su eslora, manga y puntal. Se definirá la zona de acción o sea el tramo medido a lo largo de la margen del río o litoral marítimo o lacustre, entre los amarres extremos de las embarcaciones tales como postes, o duques de alba si los hay, y de no existir dicha zona de acción, será la eslora de las embarcaciones si sobrepasa el frente del muelle. En caso contrario, la zona de acción será igual a las dimensiones del frente del muelle;

C. En general para cualquier construcción que se trate de ejecutar, la Memoria contendrá todos los datos que se crean convenientes designar respecto a su destino y funcionamiento;

D. Se acompañarán los cálculos justificativos de la estabilidad de las diversas piezas que constituyen las obras, usando el sistema métrico decimal y fijando los coeficientes de trabajo empleados para calcular su resistencia a las cargas máximas. En los muelles los mínimos admisibles para las sobrecargas serán los siguientes: 500 kilogramos por metro cuadrado cuando se destine a pasajeros o cargaderos de petróleo; 100 kilogramos por m² para los destinados a mercancías, y 1,000 kilogramos por m² para materiales;

IV. Dos fotografías, una parcial y otra total de la obra en que aparezcan también las que existan colindando con la construida, con objeto de que el Departamento se dé cuenta de ellas a fin de que, en su caso, ordene las modificaciones que deban hacerse.

ART. 19. Para la ejecución de obras de dragado, se acompañarán los planos y documentos señalados en el artículo 17, entendiéndose que el plano de construcción a que se refiere el inciso II, representará las secciones transversales necesarias con una equidistancia de 25 metros, debiendo dibujarse a las siguientes escalas: horizontal, 1:1 000; vertical, 1:1 000, sin omitir en la memoria descriptiva los siguientes datos:

A. Especificación en metros cúbicos del volumen aproximado de los materiales que se extraigan, así como clase y tipo de las dragas que se empleen;

B. Los sondeos se estimarán en metros, refiriéndolos a la marea baja media o al plano de comparación del puerto, e indicando la amplitud de la baja marea;

C. Se indicará el lugar donde se depositen los productos del dragado, y en general, todos los datos necesarios para la mejor comprensión y estudio del proyecto.

Los dragados se autorizarán por un permiso cuando se ejecuten sin retribución por el Gobierno, obligándose el permisionario a presentar por cuadruplicado los planos de sondeo después de efectuado el trabajo, una calca y tres heliográficas, indicando el volumen extraído y el precio unitario en caso de haberse llevado a cabo por administración.

D. Estas obras no quedan afectadas por las cuotas de inspección y mantenimiento que señala el presente Reglamento.

Art. 20. Los planos y memorias a que se refiere el artículo 16, deberán suscribirse por ingenieros legalmente autorizados para ejercer su profesión en la República Mexicana, y asimismo, la construcción de las obras deberá estar a cargo de ingenieros autorizados por las leyes mexicanas y en donde no los hubiere, por prácticos cuando se trate de construcciones de poca importancia.

Art. 21. Cuando el Departamento de la Marina Nacional lo considere necesario, exigirá al interesado que constituya garantía bastante para que las obras se destruyan o retiren al término de la construcción o permiso.

Art. 22. La presentación de la solicitud implica la aceptación incondicional de todos los artículos del presente Reglamento y la obligación del interesado de celebrar Contrato para el establecimiento y explotación de las obras, así como para el arrendamiento del terreno que se ocupe dentro de la zona federal.

CAPÍTULO II

Requisitos para las construcciones de sexta y séptima clases

Art. 23. Las construcciones de sexta clase se llevarán al cabo mediante un simple permiso solicitado en la forma indicada en el artículo 16, debiéndose presentar el plano de localización con los pormenores que se encuentran en el artículo 17 y los siguientes documentos:

I. Plano de construcción por cuadruplicado, una copia en 1:50 calca y tres heliográficas a escala de 1:50 o 1:100, a elección, plano que contendrá planta, fachada y elevación lateral.

II. Memoria descriptiva de las obras, por cuadruplicado, que dé una idea general de la construcción especificando los materiales que se emplearán y fotografías después de terminada la obra.

Art. 24. Tratándose de obras tales como balnearios, casetas de baño, casas comerciales, de habitación, etc., que se construyan en la zona urbanizada de los

puertos, o poblados controlados o bajo la vigilancia de las autoridades sanitarias de la Federación, los planos y memoria descriptiva deberán ser sometidos previamente a la aprobación de dichas autoridades sanitarias con el fin de que las obras llenen todos los requisitos de higiene y salubridad necesarios.

Art. 25. Para la construcción de obras como duques de alba, dársenas e instalación de boyas de amarre, etc., deberán llenar los requisitos que establece el artículo 16, para la construcción de obras de primera a quinta clases y deberán presentarse fotografías parciales y totales.

Art. 26. En casos especiales, a juicio del Departamento de la Marina Nacional, podrá eximirse a los interesados de presentar los planos y memorias a que se refiere el artículo 16, exigiendo solamente un croquis por cuadruplicado, que dé conocimiento del terreno que se pretenda ocupar, con la localización de las obras, indicando en la solicitud los fines o usos a que se destinen y fotografías, una vez terminadas; en esta disposición quedan incluidos los jacaes, carpas y enramadas para botes, etc.

Art. 27. Las construcciones de esta clase deberán retirarse en cualquier tiempo, mediante un simple aviso dado al permisionario por el Departamento de la Marina Nacional, por las Capitanías o Delegaciones del puerto que correspondan, con un mes de anticipación.

Art. 28. Excepcionalmente, podrán concederse permisos para la construcción de casetas destinadas a habitación o fines comerciales en zona federal, cuando por su escasa importancia para la navegación no sean utilizables para obras o necesidades de este servicio.

Art. 29. El arrendamiento de zona federal o del fondo necesario dentro de las vías navegables, se hará conforme a las disposiciones señaladas en este Reglamento.

Art. 30. En las zonas federales deberán presentar un aspecto decoroso y estético, y los ocupantes deberán conservar tanto la construcción como los alrededores donde esté ubicada, en las mejores condiciones de higiene y limpieza.

Art. 31. En las zonas federales queda estrictamente prohibida la venta de bebidas embriagantes.

Art. 32. La contravención de lo dispuesto en los artículos anteriores, será motivo suficiente para la inmediata desocupación del terreno y aplicación de la sanción correspondiente por el Departamento de la Marina Nacional, ordenada por conducto de la Capitanía de Puerto, Delegación o inspector que se encuentre de tránsito.

Art. 33. Por lo que hace a las obras que crucen las vías navegables, tales como oleoductos, acueductos, etc., cuyo establecimiento esté amparado según la ley, por contratos celebrados con otras Secretarías o Departamentos de Estado, no podrán llevarse a cabo en las zonas a que se refiere el artículo 20., sin la previa autorización del Departamento de la Marina Nacional por medio del permiso o contrato concesión respectivos, los cuales se extenderán cuando se cumplan los requisitos siguientes:

I. Que los interesados presenten el contrato concesión o permiso provisional de la Secretaría o Departamento que corresponda y la solicitud, planos de

localización, memoria descriptiva, etc., en la forma prevenida por este Reglamento;

II. Que las obras no obstruyan el libre tránsito de las embarcaciones ni constituyan un obstáculo en los lugares utilizables como fondeaderos;

III. Que cuando sean obras subterráneas, se instalen a la profundidad que fije el Departamento de la Marina Nacional. Será requisito indispensable señalar estas obras colocando en ambas márgenes de las vías fluviales, en las riberas de los lagos o en las costas, tableros en ángulo diedro con las indicaciones correspondientes, de manera que puedan fácilmente leerse a gran distancia, señalándose, además con luces de situación por las noches;

IV. Estas obras de cruzamiento no quedan afectadas por las cuotas de inspección que fije la tarifa de este Reglamento.

ART. 34. Los contratos se remitirán directamente al Departamento que los otorgue, o bien a la autoridad marítima correspondiente, por la agencia o inspección que aquéllas tengan establecidas en la jurisdicción de la zona o zonas en donde se trate de construir las obras. Recibiendo el contrato se procederá a su estudio comunicando el resultado a la autoridad de que se trate.

CAPITULO III

Disposiciones generales

ART. 35. El arrendamiento de la zona marítima terrestre, fondo del mar territorial, playas, zonas federales, vasos y cauces, para el establecimiento de las construcciones comprendidas en el presente Reglamento, se hará de acuerdo con las disposiciones de los artículos siguientes:

ART. 36. La tarifa de arrendamiento se aplicará por la superficie ocupada.

ART. 37. En las obras de primera clase se podrá conceder en arrendamiento toda la anchura de la zona marítima o de la zona federal, por un frente no mayor de la zona de acción de la obra, con objeto de facilitar las maniobras de carga y descarga.

ART. 38. Cuando se trate de arrendamiento para la instalación de tubería, se estimará como superficie ocupada para aplicar la tarifa de arrendamiento, una superficie equivalente a cinco veces el diámetro exterior de la tubería.

ART. 39. El Departamento de la Marina Nacional, previo informe de la Capitanía de Puerto o Delegación fijará en los contratos la cuota de arrendamiento u ocupación gratuita, la cual se concederá tomando en consideración la ubicación del terreno, la superficie de que se trate, la clase de construcciones que se proyecten y el mayor o menor beneficio que reporte a la Nación; en la inteligencia de que la superficie que se conceda sólo podrá ser el doble de la materialmente ocupada con las obras.

ART. 40. Cuando los contratos se hagan por extensiones menores de 100 m², o se destine el terreno a algún giro mercantil, las cuotas fijadas por la tarifa

podrán aumentarse hasta cinco tantos a juicio del Departamento de la Marina Nacional, y cuando sea para fines agrícolas, se aplicará la cuota especial establecida en la misma.

ART. 41. Los concesionarios o permisionarios darán aviso al Departamento de la Marina Nacional de la fecha en que principien y terminen las obras para que se practique a éstas la inspección correspondiente con el objeto de comprobar si fueron ejecutadas con apego al proyecto presentado. En caso de que se hubieren ejecutado de distinta manera, independientemente de la sanción que se imponga, se exigirá al interesado la presentación de nuevos planos y memoria descriptiva que estén de acuerdo con lo construido o bien se exigirá la demolición si se causaren perjuicios a un tercero o cuando así lo estime necesario la autoridad marítima.

ART. 42. Las concesiones o contratos para efectuar obras en zona federal podrán otorgarse hasta por 30 años, según su importancia, a juicio del Departamento de la Marina Nacional.

ART. 43. Cuando el Departamento de la Marina Nacional ordene la desocupación de las zonas federales por haber rescindido o revocado la concesión, contrato o el permiso o por cualquier otra causa, notificará al interesado dándole un plazo para que desocupe. Si no lo hace dentro del plazo concedido, el Departamento, por conducto de la autoridad marítima o de tercera persona, llevará a cabo la desocupación, cobrando al ocupante los gastos que se originen por el procedimiento administrativo de ejecución establecido en el Código Fiscal de la Federación.

ART. 44. El concesionario deberá pagar las cuotas fijadas en las tarifas de inspección de arrendamiento, como sigue:

I. Por instalación, una sola vez al quedar terminada la obra;

II. Mensualmente, y por adelantado, por concepto de ocupación (superficie de la obra construida); y

III. Por zona de acción y arrendamiento de zona federal a partir del día en que se firme el contrato respectivo, o desde que se expida el permiso provisional, debiendo pagarlas en la Oficina Federal de Hacienda que al efecto se designe o en la Tesorería de la Federación.

ART. 45. Las concesiones, contratos y permisos otorgados para aprovechar los bienes a que se refiere este Reglamento, no crean a favor del interesado ningún derecho real ni acción posesoria sobre los mismos, además, serán temporales y revocables sin observar requisitos algunos y sólo deberá concederse a los interesados un plazo de 30 días para que desocupen los bienes de que se trate.

ART. 46. Las cuotas de inspección se fijarán atendiendo a la superficie de las construcciones en las de primera, segunda y tercera clases; para las de cuarta por la longitud de la construcción contada según su desarrollo.

Quedan exentas del pago de cuotas de inspección las construcciones de quinta, sexta y séptima clases.

Las inspecciones se practicarán periódicamente para comprobar que las obras se conservan en buen estado y para indicar las reparaciones necesarias.

Las cuotas por zona de acción se cobrarán solamente por las construcciones de primera clase, aplicando la misma tarifa a las de primera y segunda categorías.

ART. 47. El concesionario empezará y concluirá las construcciones dentro del plazo que se señale.

ART. 48. Para los efectos de los contratos, los concesionarios se considerarán como de nacionalidad mexicana, quedando obligados asimismo a observar las leyes y disposiciones vigentes o que en lo futuro se expidan, relativas a la seguridad de los intereses fiscales y la policía de los puertos.

ART. 49. Los contratos no podrán ser traspasados sin la previa autorización del Departamento de la Marina Nacional, ni tampoco podrán subarrendarse el terreno u obras construidas sin ese requisito.

ART. 50. El concesionario se someterá expresamente al procedimiento administrativo de ejecución establecido en las leyes.

ART. 51. El Departamento de la Marina Nacional declarará administrativa-mente la caducidad de los contratos o concesiones, siguiendo el procedimiento establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando el concesionario falte a alguna o algunas de las condiciones estipuladas en los mismos.

ART. 52. En ningún caso se permitirá que las construcciones invadan el canal o zona utilizada para la navegación, excepto las obras de séptima clase, las que deberán quedar a la profundidad o altura que convenga para el libre tránsito de las embarcaciones, debiendo además, dejar un espacio suficiente para las maniobras de atraque entre las citadas zonas y el frente de las construcciones; este espacio será fijado por la autoridad marítima de acuerdo con las condiciones especiales de la vía de comunicación de que se trate.

ART. 53. Para el mejor servicio de los muelles, atracaderos y cargaderos de petróleo, su zona de acción no deberá invadir la de las construcciones contiguas y deberá que las obras no entorpezcan el libre tráfico por la zona marítima terrestre federal o que sea de uso público común, debiendo colocarse luces que indiquen su situación de acuerdo con las instrucciones que dicte la autoridad marítima.

Los muelles, atracaderos, cargaderos de petróleo y en general toda clase de obras que puedan constituir un peligro para la navegación, durante las noches deberán ser dotados de las luces de situación necesarias de acuerdo con las instrucciones que sobre el particular dicte la autoridad marítima.

ART. 54. Las construcciones de tercera clase no podrán ocupar la zona federal o marítima-terrestre en toda su anchura, tampoco se permitirá cercarla o impedir el libre tránsito por la misma, debiendo dejarse un paso libre mínimo de 2 x 5 metros en las zonas de 10 y 20 metros de ancho, respectivamente.

Entendiéndose de varaderos, astilleros, diques, etc., cuando no se pueda adoptar una posición paralela a las riberas o a las costas, se permitirá interceptar completamente la zona marítima-terrestre y la federal, siempre que el concesionario deje en el territorio colindante el espacio necesario para el libre tránsito.

En los muelles destinados al manejo general de mercancías y materiales, que sean también utilizados para la carga y descarga de petróleo crudo y sus productos, las tuberías destinadas a este objeto, deberán instalarse debajo de los

tableros, estableciendo las válvulas necesarias para el rápido y eficaz control de los productos que contengan.

ART. 55. En los muelles o cargaderos de petróleo, destinados exclusiva o preferentemente a este servicio, deben instalarse las tuberías sobre los tableros, a fin de que fácilmente sean inspeccionadas, debiendo estar provistas de las válvulas necesarias colocadas en el arranque del muelle o cargadero para aislarlas de una manera rápida y eficaz de la fuente de abastecimiento.

ART. 56. En las obras a que se refiere el artículo anterior, se colocarán letreros en los lugares más visibles indicando la prohibición terminante de fumar, encender lámparas de alumbrado que no sean de seguridad, disparar armas de fuego y, en general, de aquellos actos que puedan ocasionar la ignición del petróleo o de los productos que se carguen o descarguen en el muelle o atracadero.

Las lámparas eléctricas empleadas para el alumbrado y señales de estos muelles o cargaderos, deberán estar debidamente protegidas con pantallas o redes de alambre para evitar la ruptura de las bombillas.

ART. 57. Los muelles o cargaderos de petróleo crudo y sus derivados deberán tener instalaciones adecuadas para hacer la entrega y recibo de dichas sustancias con el menor desperdicio posible, a fin de evitar que se ensucien las aguas del mar, lagos, ríos, etc.

ART. 58. No se dará curso a las solicitudes que no llenen los requisitos del presente Reglamento y las infracciones al contenido de sus artículos serán juzgadas administrativamente por el Departamento de la Marina Nacional, consignando a los infractores al Juzgado de Distrito, por conducto de la Policía de los Puertos, cuando sea necesario.

CAPÍTULO IV

Tarifas de arrendamiento e inspección

ART. 59. Los ocupantes de las zonas a que se refiere el presente Reglamento, pagarán las cuotas de arrendamiento de acuerdo con la siguiente

TARIFA

TAMPICO, TAMPS.

	A	B	C	D
TRAMO 1.—La zona marítima de la margen izquierda del río Pánuco, desde su desembocadura hasta el Canal de la Cortadura, mensualmente por m ²	\$ 0.15	\$ 0.15	\$ 0.20	\$ 0.10
TRAMO 2.—La zona marítima terrestre de la margen derecha del río Pánuco, desde su desembocadura hasta el extremo poniente del muelle fiscal, mensualmente por m ²	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.20	„ 0.07
TRAMO 3.—La zona marítima terrestre de la margen izquierda del río Pánuco, desde su desembocadura del Canal de la Cortadura hasta el extremo poniente del muelle fiscal, mensualmente por m ²	„ 0.10	„ 0.20	„ 0.25	„ 0.07
TRAMO 4.—La zona marítima terrestre de la margen derecha del río Pánuco, desde frente al extremo poniente del muelle fiscal hasta el puente de los Ferrocarriles Nacionales de México en El Moralillo, mensualmente por m ² ..	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.05
TRAMO 5.—La zona marítima terrestre de la margen izquierda del río Pánuco, desde el extremo poniente del muelle fiscal hasta la desembocadura del Canal Nuevo del Tamesí, en La Puntilla, mensualmente por m ²	„ 0.10	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.05

	A	B	C	D
TRAMO 6.—La zona marítima terrestre de la margen izquierda del río Pánuco, desde el punto anterior hasta el puente de El Moralillo, mensualmente por m ² ..	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 7.—La zona marítima terrestre en ambas márgenes del río Pánuco, desde el puente de los Ferrocarriles Nacionales de México en El Moralillo, hasta el estero de Chile, mensualmente por m ² ..	„ 0.05	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.03
TRAMO 8.—La zona marítima terrestre de ambas márgenes del río Pánuco, desde el punto anterior hasta las goteras de la ciudad de Pánuco, Ver., mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.03
TRAMO 9.—En ambas márgenes del río Pánuco, en la vecindad de la ciudad de Pánuco, Ver., mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.04
TRAMO 10.—La zona marítima terrestre en ambas márgenes del río Pánuco, desde las goteras de la ciudad de Pánuco, hasta donde se deja de sentir la influencia de las mareas, mensualmente por m ² ..	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.03
TRAMO 11.—La zona federal de ambas márgenes del río Pánuco y sus afluentes los ríos Moctezuma y Tamuín, hasta donde dejan de ser navegables, mensualmente por m ²	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.02
TRAMO 12.—La zona federal de ambas márgenes de los esteros de Chile, Reventadero y otros no especificados, aunque desembocuen en el río Pánuco, mensualmente por m ²	„ 0.04	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 13.—La zona federal en la margen derecha del canal de La Cortadura, su prolongación que				

	A	B	C	D
la forma en parte el brazo cegado del río Tamesí y la zona federal de la laguna del Carpintero, frente a Tampico, mensualmente por m ²	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.20	„ 0.05
TRAMO 14.—La zona federal de la margen izquierda del Canal de La Cortadura, su prolongación que es la que se indica en la fracción anterior y el resto de la laguna del Carpintero, mensualmente por m ²	„ 0.10	„ 0.08	„ 0.15	„ 0.05
TRAMO 15.—La zona marítima terrestre del canal de Pueblo Viejo, esteros e islotes, desde su desembocadura en el río Pánuco hasta donde comienza la laguna de Pueblo Viejo, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.025
TRAMO 16.—La zona marítima terrestre de la laguna de Pueblo Viejo, frente a Villa Cuauhtémoc, mensualmente por m ²	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 17.—La zona marítima terrestre en el resto de la laguna de Pueblo Viejo, mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.04	„ 0.05	„ 0.02
TRAMO 18.—La zona marítima terrestre de la laguna de Chairé o río Tamesí en su margen derecha, hasta el puente de los Ferrocarriles Nacionales de México, en La Puntilla, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 19.—La zona marítima terrestre de la laguna de Chairé o Canal Nuevo del Tamesí, desde el punto anterior hasta su desembocadura en el río Pánuco, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 20.—La zona marítima terrestre de la laguna anterior en su margen izquierda hasta el puente				

	A	B	C	D
de los Ferrocarriles Nacionales de México, en La Puntilla, mensualmente por m ²	„ 0.04	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 21.—La zona marítima terrestre en ambas márgenes del río Tamesí, desde su desembocadura en el Pánuco junto al puente de los Ferrocarriles Nacionales de México en El Moralillo, hasta donde se siente la influencia de las mareas, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 22.—La zona federal en ambas márgenes del río Tamesí, desde el punto anterior hasta donde deja de ser navegable, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 23.—La zona marítima terrestre en ambas márgenes del canal de Chijol, desde su desembocadura en el río Pánuco hasta la Laguna de Tamiahua, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 24.—La zona marítima de esta laguna y en los ríos que desembocan en ella, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 25.—La zona marítima terrestre del Golfo de México, desde la desembocadura del río Bravo del Norte hasta la caseta del cable submarino, ubicada al norte de Miramar, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.025
TRAMO 26.—La zona marítima terrestre y playa del Golfo de México, comprendida desde la caseta del cable submarino hasta la escollera Norte, en la desembocadura del río Pánuco, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.025
TRAMO 27.—La zona marítima terrestre y la playa del Golfo, desde				

	A	B	C	D
la escollera Sur en la desembocadura del río Pánuco hasta Cabo Rojo, mensualmente por m ² ...	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.02
TRAMO 28.—La zona marítima terrestre y federal de la margen derecha del río Bravo del Norte, frente a las poblaciones ribereñas, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 29.—La zona marítima terrestre y federal de la margen derecha del río Bravo del Norte, en sitios despoblados, mensualmente por m ²	„ 0.03	„ 0.04	„ 0.05	„ 0.03
TRAMO 30.—La zona marítima terrestre y federal de los ríos no comprendidos en los Estados de Tamaulipas, Nuevo León, Veracruz y San Luis Potosí, mensualmente por m ²	„ 0.02	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02

TUXPAN, VER.

TRAMO 1.—La zona marítima terrestre del Golfo de México, desde un kilómetro al sur del Cabo Rojo hasta 5 kilómetros al sur de la barra de Tuxpan, mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.03
TRAMO 2.—La zona marítima terrestre del puerto de Tuxpan y sus alrededores, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 3.—La zona federal del río Tuxpan y sus afluentes en la parte en que sean navegables, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 4.—La zona federal de los ríos que no se mencionen en la Capitanía de Puerto de Tuxpan, en todas sus partes navegables, mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.02

VERACRUZ, VER.

	A	B	C	D
TRAMO 1.—La zona marítima terrestre alrededor del puerto de Veracruz, mensualmente por m ² ...	„ 0.15	„ 0.20	„ 0.25	„ 0.10
TRAMO 2.—La zona federal de los ríos de la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Veracruz, en todas sus partes que sean navegables, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.05

ALVARADO, VER.

TRAMO 1.—La zona marítima terrestre y federal desde el puerto hasta Tlacotalpan, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 2.—La zona marítima terrestre y federal desde este último lugar hasta Carlos A. Carrillo, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 3.—La zona federal en la margen izquierda del río Papaloapan, desde Carlos A. Carrillo, hasta Papaloapan, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 4.—La zona federal de la margen derecha del río Papaloapan, desde Carlos A. Carrillo, exclusivamente, hasta Tuxtepec, Oax., mensualmente por m ² ...	„ 0.02	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.025
TRAMO 5.—La zona federal desde Papaloapan, exclusivamente, hasta Tuxtepec, Oax., margen derecha del río Papaloapan, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 6.—La zona federal de los ríos afluentes del Papaloapan, en todas sus partes que sean navegables, mensualmente por m ²	„ 0.02	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02
TRAMO 7.—La zona federal de los lagos, lagunas y esteros, mensualmente por m ²	„ 0.02	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02

PUERTO MEXICO, VER.

	A	B	C	D
TRAMO 1.—La zona marítima y federal de la vecindad de Puerto México, mensualmente por m ² ..	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.20	„ 0.05
TRAMO 2.—La zona federal de la margen izquierda, desde un kilómetro aguas arriba de los muelles, hasta Minatitlán, mensualmente por m ² ..	„ 0.03	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 3.—La zona federal de la margen derecha del río Coatzacoalcos, desde un kilómetro aguas arriba de los muelles hasta frente a la población de Minatitlán, mensualmente por m ² ..	„ 0.02	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.03
TRAMO 4.—La zona federal en ambas márgenes del río Coatzacoalcos, dos kilómetros al sur de Minatitlán aguas arriba, mensualmente por m ² ..	„ 0.02	„ 0.04	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 5.—La zona federal en ambas márgenes del río Uspanapa, en todas sus partes que sean navegables, mensualmente por m ² ..	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 6.—La zona federal en ambas márgenes del río Tanchoapa, desde Tonalá, hasta un kilómetro al norte de Agua Dulce, mensualmente por m ² ..	„ 0.02	„ 0.04	„ 0.06	„ 0.02
TRAMO 7.—La zona federal en la margen izquierda del río Tanchoapa desde el lugar antes indicado hasta San José del Carmen, mensualmente por m ² ..	„ 0.025	„ 0.07	„ 0.15	„ 0.05
TRAMO 8.—La zona federal de la margen derecha del río Tanchoapa, desde un kilómetro al norte de Agua Dulce hasta San José del Carmen, mensualmente por m ² ..	„ 0.02	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.03
TRAMO 9.—La zona federal en ambas márgenes del río Tanchoapa,				

	A	B	C	D
desde cien metros aguas abajo hasta El Almejero, mensualmente por m ² ..	„ 0.01	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02
TRAMO 10.—La zona federal en ambas márgenes del río Senapa y de los afluentes del mismo, mensualmente por m ² ..	„ 0.02	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025
TRAMO 11.—La zona federal en ambas márgenes de los ríos afluentes del Coatzacoalcos, Tanchoapa y Uspanapa, mensualmente por m ² ..	„ 0.02	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.025

TABASCO, TAB.

TRAMO 1.—La zona federal de la vecindad del puerto de Frontera, mensualmente por m ² ..	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.05
TRAMO 2.—La zona federal alrededor de la ciudad de Villahermosa, Tab., mensualmente por m ² ..	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.03
TRAMO 3.—La zona federal de los ríos Usumacinta y González y sus afluentes, así como de los ríos que desembocan en el Golfo de México, desde Veracruz hasta Yalkabú en la parte que sea navegable, mensualmente por m ² ..	„ 0.01	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.02

CAMPECHE, CAMP.

TRAMO 1.—La zona marítima de la vecindad de Ciudad del Carmen, mensualmente por m ² ..	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 2.—La zona marítima de la vecindad del puerto de Campeche, mensualmente por m ² ..	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03

PROGRESO, YUC.

	A	B	C	D
TRAMO 1.—La zona marítima de la vecindad de este puerto, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.05
TRAMO 2.—La zona marítima federal en ambas márgenes de los ríos y jurisdicción federal, dentro de la Capitanía de Puerto de Progreso, en todas sus partes navegables,	„ 0.05	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03

QUINTANA

TRAMO 1.—La zona marítima de la vecindad de este puerto, mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02
La zona marítima terrestre y federal no incluida a la zona del Golfo de México y la de los ríos e islotes no mencionados, mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.02

LITORAL DEL PACÍFICO

TRAMO 1.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Salina Cruz, Oax., mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02
TRAMO 2.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Acapulco, Gro., y la federal del mismo, mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 3.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Zihuatanejo, Gro., mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.02	„ 0.05	„ 0.02
TRAMO 4.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad de Puerto Angel, Oax., mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.03	„ 0.05	„ 0.02

	A	B	C	D
TRAMO 5.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Manzanillo, mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.10	„ 0.15	„ 0.05
TRAMO 6.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de San Blas, Nay., mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.03
TRAMO 7.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Mazatlán, Sin., mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 8.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Altata, Sin., mensualmente por m ²	„ 0.02	„ 0.04	„ 0.06	„ 0.03
TRAMO 9.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Topolobampo, Sin., mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 10.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Guaymas, Son., mensualmente por m ²	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.10	„ 0.05
TRAMO 11.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Santa Rosalia, B. C., mensualmente por m ²	„ 0.02	„ 0.04	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 12.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Loreto, B. C., y Mexcala, B. C., mensualmente por m ²	„ 0.01	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.02
TRAMO 13.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de La Paz, B. C., mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 14.—La zona marítima terrestre y federal de la vecindad del puerto de Ensenada, B. C., mensualmente por m ²	„ 0.025	„ 0.05	„ 0.07	„ 0.03
TRAMO 15.—La zona marítima terrestre y federal del Golfo de Cali-				

	A	B	C	D
fornia en la Bahía de Barroch. bampo, mensualmente por m	0.01	0.05	0.10	0.025
TRAMO 16.—La zona marítima del resto del Golfo de California, la zona federal de los ríos que en el desembocadura mensualmente por m ²	0.01	0.025	0.05	0.02
TRAMO 17.—La zona marítima ante del Océano Pacífico como la federal de los ríos y esteros que mismo, mensualmente por m	0.01	0.025	0.05	0.02

Cuando la zona marítima terrestre o federal se utilice para fines agrícolas con el carácter que ya se indica en el presente Reglamento, en cualquiera de los tramos anteriores, la cuota mensual será \$ 0.01.

Las cuotas correspondientes a la columna "A" se aplicarán cuando se trate de obras dedicadas a la navegación, tales como muelles, atracaderos, embarcaderos de petróleo, diques de alba, etc.

Las cuotas correspondientes a la columna "B", se aplicarán cuando se trate de almacenes, bodegas, cobertizos, talleres que no se dediquen a la reparación de embarcaciones, casas de bombas, tomas de agua, balnearios, casetas de baño, casas comerciales, etc., que sean de poca importancia.

La cuota correspondiente a la columna "C", se aplicará a las obras anteriores, cuando sean de importancia.

La cuota correspondiente a la columna "D", se aplicará cuando las obras se destinen para habilitación.

CAPÍTULO 7

Tarifa para el cobro de cuotas por zona de Inspección

ART. 60. Por cada zona de inspección, las que constituyan obras en las zonas federales pagará la cuota siguiente:

TARIFA:

Tramo que comprende ambos márgenes del río Pánuco, desde su desembocadura hasta el canal de la Cortadura.

Construcciones de 1a. Clase.—1a. Categoría

(Muelles, malecones, atracaderos, cargaderos de petróleo, etcétera).

	Cuota mensual
a) Cuota de instalación: Por una sola vez al terminar la obra, por cada 10 metros o fracción.	\$ 4.00
b) Cuotas mensuales por ocupación: Por los primeros 50 m ² , o fracción, cuota mínima.	6.50
De 51 a 100 m ² , sobre la cuota anterior, por cada 25 metros o fracción.	3.50
De 101 a 500 m ² , por cada 25 metros o fracción y sobre las cuotas anteriores.	2.50
De 501 a 1,000 m ² en adelante, por cada 25 m ² o fracción, sobre las cuotas anteriores.	2.99
c) Cuotas mensuales por zona de acción: Por los primeros 100 metros lineales descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 metros o fracción.	7.00
Por el excedente de 100 a 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción.	6.00
Por el excedente sobre 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción.	3.00

Construcciones de 2a. Clase.—2a. Categoría

Para las construcciones de esta clase y categoría, se aplicarán las cuotas anteriores reducidas en un 20%, excepto la cuota por zona de acción que se pagará como por las de 1a. categoría.

Construcciones de 2a. Clase.—1a. Categoría

(Diques, varaderos, astilleros, talleres para reparación de embarcaciones, estaciones de salvamento, señales marítimas, escuelas, hospitales, etc.).

Exentos de cuotas de inspección.

a) Cuotas de instalación: Por una sola vez, al terminar las obras por cada 25 m ² o fracción.	\$ 8.00
b) Cuotas mensuales por ocupación: Hasta 50 m ² , cuota mínima.	12.00
De 51 a 100 m ² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m ² o fracción.	4.00
De 101 a 200 m ² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m ² o fracción.	3.00
De 201 a 600 m ² y sobre las cuotas anteriores por cada 25 m ² o fracción.	1.50

Construcciones de 2a. Clase.—2a. Categoría

(Exentas de cuota de inspección)

Construcciones de 3a. Clase.—1a. Categoría

(Almacenes de depósito, bodegas, cobertizos para almacén, talleres que no se destinen a la reparación de embarcaciones, casas de bombas, tomas de agua, etcétera).

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 20 m² o fracción. „ 6.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por menores de 100 m², por cada 20 m² o fracción. „ 2.50
 De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². „ 12.50
 De 101 a 600 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 1.50
 De 600 metros en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 1.00

Construcciones de 3a. Clase.—2a. Categoría

Para las construcciones de esta clase, se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas en un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

(Muros de concreto, empilotados, tabla-estacados, defensas, obras de dragado, etc.).

Cuando no se utilicen los muelles quedan exentas de cuotas de inspección. Cuando se utilicen los muelles, se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducida en un 40% considerando a la construcción de 3 metros de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

(Balnearios sin servicio de restaurante y hotel, casetas destinadas a comerio en pequeño, casas habitación, jacales, boyas de amarre, duques de alba, dársenas, casetas y enramadas para resguardo de pequeñas embarcaciones.)

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

(Obras de salvamento, abrigos, cobertizos, tiendas de campaña, carpas y casetas para toda clase de diversiones y juegos permitidos por la ley, expendios de refrescos, comestibles, sillerías, sombrillas de playa, etc.)

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase(Oleoductos, acueductos, cables, líneas telegráficas y telefónicas, puentes, etc.)
 Exentas de cuotas de inspección.

En ambas márgenes del río Pánuco, desde el Canal de La Cortadura hasta el extremo occidental del Muelle Fiscal.

Primera Clase.—Primera Categoría

- Por una sola vez al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción. \$ 4.00
- a) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por los primeros 50 m² o fracción, cuota mínima. „ 10.00
 De 51 a 500 m², sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. „ 4.50
 De 501 a 1,000 m², por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. „ 3.50
 De 1,001 m² en adelante, por cada 25 m² o fracción, sobre las cuotas anteriores. „ 2.50
- b) Cuotas mensuales por zona de acción:
 Por los primeros 100 metros lineales, descontando las dimensiones del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 metros o fracción. „ 9.00
 Por el excedente de 100 a 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. „ 7.00
 Por el excedente sobre 200 metros por cada 20 metros o fracción. „ 2.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de 2a. categoría, se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20%, excepto la cuota por zona de acción, que se pagará como las de 1a. categoría.

Construcciones de 2a. Clase.—1a. Categoría

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar las obras por cada 25 m² o fracción. \$ 10.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Hasta 100 m², cuota mínima. „ 14.00
 De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 4.00
 De 301 a 600 m², sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 3.00
 De 601 m² en adelante, y sobre las cuotas anteriores por cada 25 m² o fracción. „ 2.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de 2a. categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20%.

Construcciones de 3a. Clase.—1a. Categoría

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 7.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por menores de 100 m², por cada 20 m² o fracción. „ 2.00
 De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². „ 14.00
 De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior por cada 25 m² o fracción. „ 3.50
 De 301 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores por cada 25 m² o fracción. „ 2.50
 De 601 m² en adelante, y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 2.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de 2a. categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.
 Cuando se utilicen como muelles, se aplicará la tarifa de 1a. clase reducida un 40%, considerando a la construcción de 3 metros de ancho al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

En ambas márgenes del río Pánuco, desde el extremo occidental del Muelle Fiscal hasta el puente de El Morillo.

Primera Clase.—1a. Categoría

- Por una sola vez al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción. \$ 3.00
- a) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por los primeros 50 m² o fracción, cuota mínima. „ 6.50
 De 51 a 500 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. „ 3.00
 De 501 a 1,000 m², por cada 25 m² o fracción sobre las cuotas anteriores. „ 1.50
- b) Cuotas mensuales por zona de acción:
 Por los primeros 100 metros lineales, descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 metros o fracción. „ 1.00
 Por el excedente de 100 a 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. „ 5.00
 Por el excedente sobre 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. „ 3.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría, se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20%, excepto la cuota por zona de acción, que se pagará como las de 1a. categoría.

Construcciones de 2a. Clase.—1a. Categoría

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 7.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Hasta 100 m², cuota mínima. „ 11.00
 De 100 m² o mayores por los primeros 100 m². „ 11.00
 De 100 a 300 m², y sobre la cuota anterior por cada 25 m² o fracción. „ 2.50
 De 300 a 600 m², y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 1.50
 De 600 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 1.25

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría, se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20%.

Construcciones de 3a. Clase.—1a. Categoría

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar las obras, y por cada 25 m². . . . \$ 5.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por menores de 100 m² por cada 20 m² o fracción. . . . „ 2.00
 De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². . . . „ 10.00
 De 100 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 2.00
 De 300 a 600 m² sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción „ 1.75

Construcciones de Cuarta Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.

Cuando se utilicen como muelles, se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducida un 40%, considerando la construcción de 3 metros al estimar la superficie construida.

Construcciones de Quinta Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de Sexta Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de Séptima Clase

Exentas de cuotas de inspección.

En ambas márgenes del río Pánuco, desde el puente de El Moralillo hasta las confluencias de los ríos Moctezuma y Tamuín.

Primera Clase.—1a. Categoría

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción. \$ 2.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por los primeros 100 m² o fracción, cuota mínima. . . . „ 10.00
 De 100 a 500 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. „ 2.50
 De 501 a 1,000 m² por cada 25 m² o fracción, y sobre las cuotas anteriores. . . . „ 1.50
 De 1,000 m² en adelante, por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. . . . „ 1.00

c) Cuotas mensuales por zona de acción:

- Por los primeros 100 metros lineales, descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 metros o fracción. . . . „ 6.00
 Por el excedente de 100 a 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. . . . „ 4.00
 Por el excedente sobre 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. . . . „ 2.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de primera categoría.

*Construcciones de 2a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 20 m² o fracción. \$ 5.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Hasta 100 m², cuota mínima. . . . „ 8.00
 De 100 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 2.00
 De 300 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. . . . „ 1.00
 De 600 metros en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. . . . „ 0.75

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

*Construcciones de 3a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar las obras por cada 25 m² o fracción. \$ 4.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por menores de 100 m² por cada 20 m² o fracción. . . . „ 1.50
 De 100 m² o mayores por los primeros 100 m². . . . „ 7.50
 De 100 a 300 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 1.50
 De 300 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. . . . „ 1.00
 De 600 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores. . . . „ 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección. Cuando se utilicen como muelles se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducidas un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

En los afluentes del Pánuco, en las lagunas del Carpintero, Pueblo Viejo, Chairel, Tamuín y en los demás ríos, esteros y lagunas no especificadas de los Estados de Tamaulipas, Nuevo León, Veracruz y San Luis Potosí.

Primera Clase—Primera Categoría

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción. \$ 1.50
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
Por los primeros 100 m² o fracción, cuota mínima. 8.00
De 100 a 500 m² y sobre la cuota anterior por cada 25 m² o fracción. 2.00
De 500 a 1,000 m² por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. 1.00
De 1,000 m² en adelante, por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. 0.75
- c) Cuotas mensuales por zona de acción:
Por los primeros 100 metros lineales, descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 m o fracción. 5.00
Por el excedente de 100 a 200 m lineales, por cada 20 m o fracción. 1.00
Por el excedente sobre 200 m lineales, por cada 20 m o fracción. 1.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de primera categoría.

*Construcción de 2a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 4.50
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
Hasta 100 m² cuota mínima. 7.00
De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². 7.00
De 100 a 300 m² y sobre la cuota anterior por cada 25 m² o fracción. 1.50
De 300 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. 0.75
De 600 m² en adelante, y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

*Construcciones de 3a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 3.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
Por menores de 100 m² por cada 20 m² o fracción. 1.00
De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². 5.00
De 100 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. 1.00
De 300 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. 0.75
De 600 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.
 Cuando se utilicen como muelles se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducidas un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

*Para los puertos de TUXPAN y VERACRUZ**Primera Clase—Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez, al terminar la obra, por cada 10 m² o fracción. \$ 5.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por los primeros 100 m² o fracción cuota mínima. „ 13.00
 De 100 a 500 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 3.00
 De 501 a 1,000 m² por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. „ 2.00
 De 1,001 m² en adelante, por cada 25 m² o fracción, y sobre las cuotas anteriores. „ 1.50
- c) Cuotas mensuales por zona de acción:
 Por los primeros 100 m lineales descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona por cada 20 metros o fracción „ 7.00
 Por el excedente de 100 a 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. „ 5.00
 Por el excedente sobre 200 metros lineales por cada 20 metros o fracción. „ 3.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de primera categoría.

*Construcción de 2a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 7.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Hasta 100 m² cuota mínima. „ 11.00
 De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². „ 11.00
 De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 2.50
 De 301 a 500 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción „ 1.50
 De 601 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 1.25

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

*Construcciones de 3a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
 Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 5.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
 Por menores de 100 m² por cada 20 m² o fracción. „ 2.00
 De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². „ 10.00
 De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 2.00
 De 301 a 600 m² sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 1.25
 De 601 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 0.75

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.
 Cuando se utilicen como muelles se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducida un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

*Para los puertos de PROGRESO y PUERTO MÉXICO**Primera Clase—Primera Categoría*

a) Cuotas de instalación:

Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción. \$ 2.00

b) Cuotas mensuales por ocupación:

Por los primeros 100 m² o fracción, cuota mínima. „ 10.00De 101 a 500 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. „ 2.50De 501 a 1,000 m² por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas

anteriores. „ 1.50

De 1,001 m² en adelante, por cada 25 m² o fracción y sobre las

cuotas anteriores. „ 1.00

c) Cuotas mensuales por zona de acción:

Por los primeros 100 m lineales, descontando la dimensión del

frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 m o

fracción. „ 6.00

Por el excedente de 100 a 200 m lineales, por cada 20 m o fracción. „ 4.00

Por el excedente sobre 200 m lineales, por cada 20 m o fracción. „ 2.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de primera categoría.

*Construcción de 2a. Clase**Primera Categoría*

a) Cuotas de instalación:

Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 20 m² o fracción „ 5.00

b) Cuotas mensuales por ocupación:

Hasta 100 m² cuota mínima. „ 8.00De 101 a 300 m², y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 2.00De 301 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores por cada 25 m² o fracción. „ 1.00De 601 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. „ 0.75*Segunda Categoría*

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

*Construcciones de 3a. Clase**Primera Categoría*

a) Cuotas de instalación:

Por una sola vez, al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 4.00

b) Cuotas mensuales por ocupación:

Por menores de 100 m², por cada 20 m² o fracción. „ 1.50De 100 m², o mayores, por los primeros 100 m². „ 7.50De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 1.50De 301 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores por cada 25 m² o

fracción. „ 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.

Cuando se utilicen como muelles se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducidas un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Para los puertos de ALVARO OBREGÓN, VILLAHERMOSA, TAB., CIUDAD DEL CARMEN y CAMPECHE, se aplicará a las obras la tarifa señalada para los puertos de PROGRESO y PUERTO MÉXICO, reducida un 10%.

Costa del Golfo y ríos que desembocan en él y lagos, esteros y lagunas que no están considerados en las cuotas anteriores.

Primera Clase.--Primera Categoría

a) Cuotas de instalación:

Por una sola vez al terminar las obras, por cada 10 m². \$ 2.00

b) Cuotas mensuales por ocupación:

Por los primeros 100 m² o fracción cuota mínima. " 8.00

De 100 a 500 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. " 2.00

De 501 a 1,000 m², por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores " 0.75

c) Cuotas mensuales por zona de acción:

Por los primeros 100 metros lineales, descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 metros o fracción " 5.00

Por el excedente de 100 a 200 m lineales por cada 20 m o fracción. " 3.00

Por el excedente de 200 m lineales por cada 20 m o fracción. " 1.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de primera categoría.

Construcción de 2a. Clase

Primera Categoría

a) Cuotas de instalación:

Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 1.00

b) Cuotas mensuales por ocupación:

Hasta 100 m² cuota mínima. " 7.00

De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². " 7.00

De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. " 1.50

De 301 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción " 0.75

De 601 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 50 m² o fracción. " 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 3a. Clase

Primera Categoría

a) Cuotas de instalación:

Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 3.00

b) Cuotas mensuales por ocupación:

Por menores de 100 m², por cada 20 m² o fracción. " 1.00

De 100 m² o mayores por los primeros 100 m². " 5.00

De 101 a 300 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. " 1.00

De 301 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. " 0.75

De 601 m² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. " 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de 1a. categoría.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.

Cuando se utilicen como muelles, se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase reducida un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Para los puertos de SALINA CRUZ, ACAPULCO, MANZANILLO, MAZATLÁN, GUAYMAS y ENSENADA.

Primera Clase.—Primera Categoría

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción \$ 2.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
Por los primeros 100 m² o fracción, cuota mínima. 10.00
De 101 a 500 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 2.50
De 501 a 1,000 m² por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. 1.50
De 1 001 m² en adelante, por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. 1.00
- c) Cuotas mensuales por zonas de acción:
Por los primeros 100 metros lineales, descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 metros o fracción. 6.00
Por el excedente de 100 a 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. 4.00
Por el excedente sobre 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. 2.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 3a. Clase

Primera Categoría

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras por cada 25 m² o fracción. . . \$ 4.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
Por menores de 100 m², por cada 20 m² o fracción 1.50
De 100 m² o mayores, por los primeros 100 m². 7.50
De 101 a 300 m² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción „ 1.50
De 301 a 600 m² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. 1.00
De 601 m² en adelante, y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m² o fracción. 0.50

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.
Cuando se utilicen como muelles, se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducida un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Para TERRITORIOS NORTE y SUR DE LA BAJA CALIFORNIA

Ríos, lagos y lagunas que no estén consideradas en las cuotas anteriores.
Costas del Pacífico y ríos que desembocan en él, también no considerados en dichas cuotas.

Primera Clase.—Primera Categoría

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras, por cada 10 m² o fracción. \$ 1.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
Por los primeros 100 m² o fracción, cuota mínima. 7.00
De 101 a 500 m² sobre la cuota anterior, por cada 25 m² o fracción. „ 1.50
De 501 a 1,000 m² por cada 25 m² o fracción y sobre las cuotas anteriores. 0.75
- c) Cuotas mensuales por zona de acción:
Por los primeros 100 metros lineales, descontando la dimensión del frente del muelle al cual corresponde la zona, por cada 20 m o fracción. 4.00
Por el excedente de 100 a 200 m lineales, por cada 20 m lineales o fracción. 2.50
Por el excedente sobre 200 metros lineales, por cada 20 metros o fracción. 1.00

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores, reducidas un 20% excepto la cuota por zona de acción que se pagará como las de primera categoría.

*Construcciones de 2a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 2.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
- | | |
|---|------|
| Hasta 100 m ² cuota mínima. | 6.00 |
| De 100 m ² o mayores, por los primeros 100 m ² . | 6.00 |
| De 101 a 300 m ² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m ² o fracción. | 1.25 |
| De 301 a 600 m ² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m ² o fracción. | 0.50 |
| De 601 m ² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m ² o fracción. | 0.40 |

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

*Construcciones de 3a. Clase**Primera Categoría*

- a) Cuotas de instalación:
Por una sola vez al terminar las obras, por cada 25 m² o fracción. \$ 2.00
- b) Cuotas mensuales por ocupación:
- | | |
|---|------|
| Por menores de 100 m ² , por cada 20 m ² o fracción. | 8.00 |
| De 100 m ² o mayores, por los primeros 100 m ² . | 4.00 |
| De 101 a 300 m ² y sobre la cuota anterior, por cada 25 m ² o fracción. | 0.75 |
| De 301 a 600 m ² y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m ² o fracción. | 0.50 |
| De 601 m ² en adelante y sobre las cuotas anteriores, por cada 25 m ² o fracción. | 0.40 |

Segunda Categoría

Para las construcciones de segunda categoría se aplicarán las cuotas anteriores reducidas un 20%.

Construcciones de 4a. Clase

Cuando no se utilicen como muelles, quedan exentas de cuotas de inspección.

Cuando se utilicen como muelles se les aplicará la tarifa de las de 1a. clase, reducida un 40%, considerando a la construcción de 3 m de ancho, al estimar la superficie construida.

Construcciones de 5a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 6a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

Construcciones de 7a. Clase

Exentas de cuotas de inspección.

SANCIONES

ART. 61. El que ocupe las zonas a que se refiere el artículo 2o. sin la autorización del Departamento de la Marina Nacional, perderá en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles que se encuentren en dicha zonas y pagará una multa de cincuenta a cinco mil pesos, a juicio del propio Departamento. Para la aplicación de estas sanciones, se procederá en los términos establecidos en el artículo 324 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

ART. 62. Cualquiera otra infracción al presente Reglamento, será sancionada con multa de diez a mil pesos, a juicio del Departamento de la Marina Nacional, de acuerdo con las circunstancias que ocurran en el infractor y en la infracción cometida.

TRANSITORIOS

ART. 1o. Se deroga el Reglamento para la construcción de obras en zona federal, expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y aprobado por Decreto de 22 de mayo de 1930.

ART. 2o. Este Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 8o. de la Constitución y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Reglamento en la residencia del Poder Ejecutivo Federal en la ciudad de México, a los treinta días del mes de enero de mil novecientos cuarenta.—Lázaro Cárdenas.—Rúbrica.—El Jefe del Departamento de la Marina Nacional, Comodoro, Roberto Gómez Maqueo.—Rúbrica.

CAPITULO III

LOS PUERTOS MARITIMOS

SUMARIO: 1. Puertos de cabotaje, puertos de altura y mixtos. 2. Puertos de administración estatal y puertos de administración descentralizada. 3. Los puertos pesqueros. 4. Los puertos privados. 5. Los puertos libres mexicanos.

Los puertos marítimos son lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología: del latín, *porta*: puerto.

*Las Basílicas definen: "*Portus est locus concisus quo importantur et unde exportantur merces*".

1. PUERTOS DE CABOTAJE, PUERTOS DE ALTURA Y MIXTOS.—Desde la antigüedad se ha reconocido la singular importancia de los puertos.

Los puertos son de dos clases, por lo que respecta a la navegación a la que prestan sus servicios: puertos interiores o de cabotaje, los que prestan servicio sólo a la navegación de cabotaje, o sea entre puertos nacionales y puertos de altura o internacionales, que son aquellos habilitados para prestar servicios a la navegación internacional. Estos últimos suelen ser mixtos: de cabotaje y de altura.

Los puertos de altura deben estar abiertos a la navegación de los buques de todas las banderas, en tiempos de paz, según lo previenen el artículo 31 de la Ley de Navegación y las disposiciones del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos.¹ Naturalmente, el Estado, al que el puerto pertenece podrá limitar el arribo de buques por razones de seguridad o de reciprocidad; pero ninguna de las medidas que se dicten, sea sobre tráfico marítimo, sobre impuestos o derechos o de cualquiera otra índole, podrán ser discriminatorias para los buques de alguna bandera. En todo el contenido del Estatuto campea la idea de la igualdad.²

¹ Véase Apéndice 3 a este capítulo.

² Conf. MARVIN L. FAIR, *Port Administration in the United States*, pág. 3.

2. PUERTOS DE ADMINISTRACIÓN ESTATAL DIRECTA Y PUERTOS DE ADMINISTRACIÓN DESCENTRALIZADA.—Por su régimen administrativo, los puertos son de administración estatal o de administración descentralizada o autónoma. (Art. 44 y del 47 al 52, LNCM.)

Son puertos de administración estatal aquellos que están directamente administrados por la Secretaría de Marina. En ellos, la autoridad suprema local, según ya antes hemos señalado, es el Capitán de Puerto. Constituyen una dependencia directa de la Secretaría de Marina y sus operaciones se rigen, principalmente, por el Reglamento General de la Policía de los Puertos, de 9 de octubre de 1941. (Véase apéndice a este capítulo.)

En los puertos de administración autónoma (como se llaman en la legislación comparada) o de administración descentralizada (según los llama nuestra ley) se crea una administración portuaria autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propios y con amplias funciones para regular y dirigir la administración del puerto. En los puertos principales del mundo, este tipo de administración ha dado resultados magníficos. Podemos citar, entre otros, los puertos de Rotterdam y Amsterdam en Holanda, de Amberes en Bélgica, de Hamburgo en Alemania, de El Havre y de Burdeos en Francia, Londres en Inglaterra, y en América, el de Nueva York en Estados Unidos, el de Buenos Aires en Argentina y el de Acajutla en la República de El Salvador. Este régimen portuario va imponiéndose por las necesidades modernas de la navegación, que exigen de los puertos cada vez mayor eficiencia.

Con estos antecedentes, el proyecto de Ley de Navegación estructuraba una regulación de los puertos de administración autónoma, y esta parte del proyecto se suprimió y fue sustituida por los muy pobres y absurdos artículos 50, 51 y 52 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Dice el artículo 50: "La administración descentralizada de los puertos a que se refiere el segundo párrafo del artículo 44, se organizará de acuerdo con la ley que para el efecto expida el Congreso de la Unión". Salta a la vista lo inconveniente de esta disposición que bien podría ser suprimida. Con este artículo fue sustituido el que encabezaba, en el proyecto, la reglamentación y que establecía que "los puertos autónomos podrían constituirse mediante decreto del Presidente de la República". Y la ley debería dar las bases para la constitución y funcionamiento de los puertos. Pero más absurdos aún son los artículos 51 y 52. El artículo 51 dice, perogrullescamente, que "la entidad descentralizada que deba administrar y operar un puerto reunirá los requisitos que señale la ley o el decreto respectivo". Y el artículo 52 fija limitaciones para la designación de funcionarios de la administración autónoma portuaria, como si una ley ordinaria, como la ley de navegación, pudiera imponer limitaciones a la función legislativa del Congreso de la Unión.

Puede decirse que flota en el ambiente la idea de que organizar la autoridad portuaria autónoma sería una medida que es necesarísima para la eficiencia de los servicios portuarios y el consiguiente desarrollo de nuestra navegación. Todos nuestros puertos, sin excepción, están pésimamente organizados y no prestan los servicios que deberían prestar. El proyecto rechazado por el Congreso respecto de la regulación de los puertos autónomos, fue acogido como antecedente para organizar la administración autónoma de los aeropuertos nacionales.

Para mejor entendimiento de este problema, conviene transcribir las normas que se proponían en el proyecto para la regulación de los puertos autónomos.

"Capítulo Sexto. — De los Puertos Autónomos.

"Art. 1a. Podrá constituirse la administración autónoma de un puerto marítimo, mediante decreto del Presidente de la República.

Art. 2a. La administración autónoma de un puerto tendrá personalidad jurídica propia.

Art. 3a. Serán autoridades de la administración autónoma de un puerto:

- a) El Consejo de Administración;
- b) El Director General del Puerto;
- c) El Comisario o el Consejo de Vigilancia.

Art. 4a. El Consejo de Administración se compondrá cuando menos de cinco miembros, que serán:

- a) Un presidente, nombrado directamente por el Presidente de la República;
- b) Cuando menos un vocal nombrado por la Cámara de Comercio en cuya jurisdicción territorial el puerto se encuentre comprendido;
- c) Cuando menos un vocal nombrado por la administración municipal de la principal población que se encuentre ubicada dentro del territorio del puerto;
- d) Un representante de la organización que agrupe a los pilotos del puerto;
- e) Un representante de la organización que agrupe a los trabajadores portuarios;
- f) Las demás vocales que el decreto determine.

Art. 5a. No podrán ser vocales del Consejo de Administración, ni directores de un puerto autónomo, los funcionarios de elección popular o los militares en servicio activo.

Art. 6a. Corresponderá al Consejo de Administración:

- a) Dada la norma a que habrá de sujetarse al administración del puerto.

- b) Todas las actividades inherentes a su calidad de autoridad portuaria suprema.

Art. 7a. El director General del puerto tendrá el carácter de delegado ejecutivo del Consejo de Administración y se encargará de la directa administración del puerto. Tendrá, entre otras atribuciones, las siguientes:

- a) Designar al personal de la administración;
- b) Invertir, previo acuerdo del Consejo, los recursos de la administración;
- c) Ejecutar los acuerdos del Consejo;
- d) Representar a la Administración frente a terceros.

Art. 8a. En los asuntos de orden público, el Director General del Puerto será considerado como agente del poder estatal, y, dentro de la circunscripción del puerto y por lo que hace a las funciones y servicios del mismo, le estarán sometidos los servicios públicos y los agentes de la autoridad administrativa. Las fuerzas armadas le impartirán el auxilio que solicite para el desempeño de sus funciones.

Art. 9a. El patrimonio de la Administración Autónoma de un puerto marítimo se integrará con los siguientes elementos activos:

- a) Los bienes que le adjudique el decreto de constitución;
- b) Los productos de dichos bienes;
- c) Las cuotas y derechos que cobre por los servicios portuarios;
- d) Los subsidios y donativos del Estado;
- e) Los demás que por cualquier título adquiera.

Art. 10. Los presupuestos de ingresos y egresos de la administración autónoma de un puerto serán sometidos por el Director General a la aprobación del Consejo de Administración.

Art. 11. El o los comisarios serán designados por el Secretario de Marina.

Art. 12. Los emolumentos de los comisarios serán determinados por el Consejo de Administración y cubiertos dentro del presupuesto general de la administración del puerto.

Art. 13. El Comisario o el Consejo de Vigilancia tendrán las más amplias facultades para inspeccionar las instalaciones, servicios, contabilidad y documentación del puerto, y para vigilar las actividades del Consejo y del Director General.

Cada año durante el mes de enero, rendirán un informe al Consejo de Administración, y enviarán copia del mismo al Secretario de Marina.

Art. 14. El Consejo de Vigilancia determinará, autónomamente, la forma de desempeñar sus funciones.

Art. 15. El Director General del Puerto sólo podrá ser removido por

el Consejo de Administración, por causas graves que el propio Consejo calificará".

Lo transcrito, creemos, proporciona una idea sobre cómo debería organizarse un puerto de administración autónoma.

3. LOS PUERTOS PESQUEROS. Podrá haber, según el artículo 44 de la ley, puertos dedicados exclusivamente a las tareas de la pesca. Un ejemplo es el Puerto Piloto de Alvarado, dependiente del Banco Nacional de Fomento Cooperativo, S. A.

4. LOS PUERTOS PRIVADOS. LOS PUERTOS DEPORTIVOS. Podrán establecerse puertos dedicados exclusivamente al servicio de barcos deportivos. Estos puertos generalmente son operados, previo permiso de la Secretaría de Marina, por clubes deportivos, como los clubes de yates; pero no habría impedimento legal para que un puerto de esta naturaleza funcionara como establecimiento comercial. Naturalmente, siempre estaría bajo el control y vigilancia de las autoridades marítimas.

En los puertos, dice el artículo 45, los particulares podrán obtener concesiones para construir atracaderos y otras instalaciones, que se administren en forma privada por el concesionario, y cuyo movimiento se reduzca al manejo exclusivo de los productos del propio concesionario. Naturalmente, estas instalaciones deberán estar siempre bajo el control de las autoridades marítimas y, en su caso, de las aduanales. La redacción de este artículo parece indicar que no sería legalmente posible obtener concesión para la construcción y manejo privado de un puerto comercial destinado al servicio público.

5. LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS. La Ley de Puertos Libres Mexicanos establece la posibilidad de constituir u organizar puertos libres siguiendo un sistema establecido en muchos otros países. Los puertos libres pueden ser terrestres o marítimos. La idea del legislador fue fomentar el desarrollo económico de ciertas zonas, por el establecimiento de centros donde las mercancías pudiesen venir del extranjero, sin el pago de los derechos aduanales respectivos, sea para consumirse en la zona del puerto libre, sea para ser reelaboradas allí e internarse al país o salir al extranjero ya como productos de una nueva elaboración. La Junta Directiva de los Puertos Libres Mexicanos, como organismo público descentralizado y por delegación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, organiza, administra y dirige los puertos libres. Art. 16 de la Ley de Puertos Libres.) Los actuales puertos libres marítimos son Topolobampo, Guaymas, Salina Cruz, Matías Romero y Puerto México, y funcionan como zonas francas dentro del perímetro del puerto respectivo. (Aunque no todos los señalados se encuentran en operación.)

APENDICE I AL CAP. III, SEC. SEGUNDA

REGLAMENTO GENERAL DE LA POLICIA DE LOS PUERTOS

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República

MANUEL AVILA CAMACHO. *Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos:*

En uso de las facultades que me concede la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de la República Mexicana y en relación con los artículos 15 y 25 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y artículo 172 de la Ley de Vías de Comunicación, he tenido a bien expedir el siguiente:

REGLAMENTO GENERAL DE LA POLICIA DE LOS PUERTOS

CAPITULO I

De la Autoridad Marítima en los Puertos y sus Jurisdicciones

ART. 10. Las Capitanías de Puerto, Delegaciones de Capitanías e Inspecciones de Navegación Fluvial, son el asiento y residencia oficial de la primera autoridad marítima del lugar y sus titulares, que tienen el carácter de autoridades marítimas locales, son los Jefes de la Policía de los Puertos, y ejercerán sus funciones en la jurisdicción que fijan las disposiciones relativas.

ART. 20. Serán Delegados de los Jefes de la Policía de los Puertos, los empleados a su servicio, el personal de la Marina Mercante de la Secretaría de Marina y los prácticos oficiales y Agentes Auxiliares, los celadores del resguardo marítimo, prácticos civiles en servicio, capitanes de los buques nacionales, personas que excepcionalmente ejerzan el pilotaje en los lugares en que no hubiere

pilotos de puerto nombrados y, por último, las tripulaciones de los buques mercantes nacionales.

ART. 30. Los Jefes de la Policía de los Puertos se pondrán de acuerdo con los administradores de aduanas, jefes del resguardo marítimo, oficinas federales de Hacienda, autoridades militares y municipales, en su caso, para que el Servicio de Policía de los Puertos sea siempre oportuno y eficaz, y darán a conocer en los lugares más visibles de sus oficinas las disposiciones de observancia general que deba conocer la gente de mar, relacionada con los servicios de navegación y zonas marítimas y federales.

ART. 40. La jurisdicción de la Policía de los Puertos comprende, además del mar territorial y las aguas de jurisdicción federal, lo siguiente:

I. Zona marítima terrestre constituida por la faja de veinte metros de ancho de tierra firme que no cubre la marea, contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos desde su desembocadura en el mar hasta donde llega el mayor reflujo anual, río arriba.

II. La playa, o sea la parte de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua hasta los límites del mayor reflujo anual.

III. Las riberas y márgenes de los ríos, esteros, lagos y lagunas de jurisdicción federal, así como una faja de tierra de diez metros de ancho desde las más altas aguas anuales.

ART. 50. Aunque el límite territorial de los Estados comprende la zona federal y ribereña, los reglamentos de policía expedidos por las autoridades locales tendrán toda la fuerza y vigor en las zonas jurisdiccionales de la Policía de los Puertos, en lo que no se oponga a los de esta, y para los efectos correspondientes, dichas autoridades los darán a conocer a la autoridad marítima, así como todas aquellas disposiciones que se relacionen con los mismos, mandándole dar diez ejemplares tanto de éstas como de aquellos, y de los que uno se depositará como instrumeto para los Agentes de la Policía Marítima y Territorial, otro se conservará en el archivo de la Capitanía o Inspección Fluvial respectiva, y el tercero será enviado a la Secretaría de Marina. En consecuencia, la autoridad marítima enviará igualmente a las autoridades locales, tres ejemplares del presente Reglamento, del reglamento particular del Puerto y de todas aquellas disposiciones que se relacionen con los mismos.

ART. 60. Este Reglamento regula las infracciones que se cometan a bordo de los buques surtos en un puerto, debiendo transmitirse la correspondencia a los buques extranjeros por conducto de los consules respectivos o en su defecto, con los capitanes de los buques expresados.

CAPITULO II

De la policía de los Puertos

ART. 70. Los Jefes de la Policía de los Puertos formularán los Reglamentos de Tráfico Interior y de Policía locales, que regirán en su jurisdicción, de acuerdo

para el efecto a los Jefes o Administradores de las Aduanas y a las demás autoridades marítimas de la propia jurisdicción.

ART. 80. Los Jefes de la Policía de los Puertos, de acuerdo con los Jefes o Administradores de las Aduanas y con los delegados sanitarios federales, en lo que a cada uno atañe, designarán los lugares en que deben efectuarse las diversas operaciones comerciales, carga y descarga, embarque y desembarque de pasajeros y de sus equipajes, inspecciones, visitas y cuarentenas y en general todas las modalidades del puerto, debiendo marcar con signos visibles dichos lugares o fondeaderos, constituyendo los detalles enumerados, las bases para formular el Reglamento de Policía Local del mismo Puerto.

ART. 90. Los Jefes de la Policía de los Puertos antes de visar el diario de navegación de un buque, al recoger las copias del mismo y al darle entrada a su arribo, se cerciorarán de que se ha cumplido con la disposición establecida en el artículo 51 de este Reglamento y cuando lo estimen conveniente, pasarán una visita a bordo para darse cuenta del aseo y condiciones higiénicas de las embarcaciones.

ART. 10. Los Jefes de la Policía de los Puertos, antes de visar el diario de navegación, se cerciorarán de que se haya cumplido con lo dispuesto en los artículos 92 y 98 de este Reglamento, aplicando la sanción respectiva en caso de contravención. Las mismas autoridades marítimas presenciaron los ejercicios, en la ocasión que estimen conveniente, inspeccionando que los aparatos estén al corriente y se cerciorarán del buen funcionamiento de los botes salvavidas y de los aparatos contra incendio.

ART. 11. A ningún tripulante le será permitido saltar a tierra portando armas de fuego o armas punzocortantes. La autoridad marítima ejercerá la mayor vigilancia para que se cumpla con esta disposición, multando a los infractores según la gravedad de la falta y si ésta tuviera carácter colectivo, la multa se extenderá hasta el capitán del buque.

ART. 12. Las personas que concurren a los balnearios o playas con fines higiénicos o deportivos, tendrán la obligación de hacerlo provistos con trajes de baño decorosos. Los infractores serán multados o consignados a la Policía Local, si se presentan en estado de desnudez o agravan su conducta con acciones deshonestas, perturbando el orden y moralidad de las playas, fondeaderos o balnearios.

ART. 13. Se prohíbe derretir brea o pez y encender fuego dentro de los cascos de las embarcaciones en construcción.

ART. 14. En caso de reclamación o disputa entre pasajeros y tripulantes, o entre individuos de alguna de estas clases, será puesta en conocimiento de la autoridad marítima por parte de la quejosa, o del capitán de la embarcación, para que el Jefe de la Policía del Puerto la decida sumariamente o practique la averiguación, en su caso, haciendo la consignación a la autoridad judicial competente.

ART. 15. Los capitanes de embarcación estarán obligados a notificar cualquier incidente que ocurra entre pasajeros y tripulantes al Jefe de la Policía del Puerto donde arriben y a entregar a la misma autoridad cualquier objeto que los pasajeros hubieren olvidado durante la travesía.

ART. 16. Quedan sujetas a estas disposiciones las embarcaciones pertenecientes al Estado.

ART. 17. Son infracciones a la Policía del Puerto, y se sancionan conforme a este Reglamento, las siguientes:

I. Disparar armas de fuego de cualquier naturaleza que sean, desde cualquier buque surto en el Puerto o desde la Zona Federal.

II. Depositar en los muelles, por más tiempo que el absolutamente necesario, las mercancías u objetos que conduzcan los buques. Las infracciones a esta disposición, se castigarán con la remoción de las mercancías u objetos, a expensas de los contraventores, sin perjuicio de aplicar la sanción que señala este Reglamento.

III. Faltar al barrido o limpieza del espacio que ocupen los buques en los malecones, muelles o atracaderos, extendiéndose esta limpieza hasta quince metros más allá de las extremidades de la nave. La limpieza se hará al terminar las faenas de la mañana y de la tarde.

IV. Embarcar o desembarcar bloques de piedra, materiales u otra clase de mercancías, que pueden perjudicar los muelles, malecones o atracaderos, sin proteger sus coronamientos con tabloncillos que eviten los daños que pudieran causarse.

V. Embarcar o desembarcar pasajeros, equipajes o cualquiera otra carga en los lugares que no estén expresamente designados para tal objeto.

VI. Embarcar en buques de pasajeros heno, henequén, algodón o cáñamo, sin formar pacas perfectamente ligadas con protecciones o en la forma que aconsejen los instructivos para su manejo y seguridad, o recibir o embarcar sustancias explosivas, alcanfor, nitro-glicerina, nafta, bencina, benzol, petróleo y sus derivados y demás sustancias que en estado líquido puedan inflamarse, sin que vayan en envases metálicos o cascos especiales, rotulados exteriormente en forma clara y distinta con el nombre de la sustancia explosiva o inflamable que contengan. Los infractores sufrirán las multas que señala este Reglamento, sin perjuicio de la responsabilidad civil en que puedan incurrir, duplicándose la pena si para lograr el embarque de estas sustancias sin los requisitos prevenidos, se sorprendiere o engañare al capitán, patrón o a los empleados del buque, o a la autoridad marítima.

ART. 18. Se hará cargo a todos los capitanes y patrones de embarcaciones nacionales de su disimulo a las infracciones en materia de limpieza y policía y se les impondrán las multas o sanciones que procedan conforme al presente Reglamento.

ART. 19. Las anclas, cadenas y demás objetos que sean encontrados o hallados en el fondo del mar o Zona Federal, podrán ser recogidos por cualquier persona con permiso de la autoridad marítima; pero los objetos salvados serán puestos a disposición de la propia autoridad.

Los Jefes de la Policía del Puerto convocarán a las personas que se crean con derecho a los objetos salvados, para que se presenten a recogerlos en un término de tres meses. Las convocatorias respectivas serán fijadas en la tabla de avisos de la Jefatura de la Policía del Puerto y publicadas en un periódico de la locali-

dad y en el "Diario Oficial" de la Federación. Si no se presentaren personas con derecho a dichos objetos, éstos quedarán a cargo de la Federación.

ART. 20. Los capitanes de buques, patrones o gente de mar que no comparezcan al llamado de la Policía del Puerto o no lo hagan en el plazo que se les señale, serán consignados a la autoridad judicial competente para que se les castigue por desobediencia.

ART. 21. La Policía del Puerto prestará auxilio dentro de su jurisdicción a las autoridades federales o locales, para la aprehensión de los individuos, que estando al servicio de un buque de guerra o mercante, nacional o extranjero, hayan cometido en tierra delitos del orden común o federal y los consignará al juez competente, dándose aviso de la aprehensión al cónsul del país a que el buque pertenezca si fuere extranjero, para que se proceda con arreglo a las leyes.

ART. 22. Las autoridades federales y locales, tendrán obligación de prestar auxilio al Jefe de la Policía del Puerto y si no queda satisfecho el servicio con las providencias que se tomen, dará inmediatamente cuenta a la Secretaría de Marina.

ART. 23. Las patrullas que hubiere en los muelles, ya sean fuerzas de mar o tierra auxiliarán a la autoridad del puerto en cuantas disposiciones dicte, relativas a la Policía de aquellos sitios, y otro tanto hará la guardia de la fuerza de mar, si la hubiere y fuere solicitada.

ART. 24. Siempre que los auxiliares de la Policía del Puerto noten que se ha cometido alguna falta que amerite sanción, darán inmediata cuenta al Jefe de ella, para que en uso de sus facultades se impongan las penas que correspondan.

ART. 25. Sin permiso de la autoridad fiscal, y previa opinión del Jefe de la Policía del Puerto, nadie podrá depositar madera en las playas o colocar objetos en los muelles, atracaderos o malecones, que entorpezcan los servicios públicos, el embarque de personas o mercancías o el tráfico del puerto. El depósito de maderas en las playas sólo se permitirá en lugares no alcanzados por las más altas mareas, a fin de evitar la acumulación de arenas.

ART. 26. Los servicios de la Policía Local o cualquier otro que las autoridades federales o municipales, mantuvieren en el puerto o zonas federales, tendrán todo el auxilio de la primera autoridad del puerto y, en tal virtud, intervendrá en las visitas, buscas, detenciones, aprehensiones y captura de individuos, mercancías y objetos en general y en las diligencias que practiquen en el mar o en las expresadas zonas los agentes de las propias autoridades; pero por ningún concepto consentirá que dichos agentes invadan sus atribuciones, en cuyo caso, pondrá toda la resistencia legal de que disponga.

ART. 27. Ninguna persona podrá largar los cabos que tengan dados para su amarre las embarcaciones, sino aquellas que tengan orden del piloto del puerto, bajo cuyas indicaciones se efectúe la maniobra, o del capitán del buque o del patrón si éste lo mandare.

CAPITULO III

De la conservación de los puertos

ART. 28. Son infracciones a la Policía del Puerto y se sancionan conforme a este Reglamento:

I. Extraer arenas o hacer excavaciones en la playa o en el fondo del mar, así como efectuar sondeos o dragados, sin recabar el permiso correspondiente.

II. Arrojar al agua o a los muelles intencionalmente líquidos inflamables o pestilentes, petróleo crudo, combustibles derivados de éste o sus sedimentos; botas, lastre, basuras, escombros, desperdicios o cualquier otra sustancia que pueda causar perjuicios al puerto, así como a su salubridad, a tercero o a las especies marítimas.

III. Arrojar al agua, durante las faenas de carga o descarga o transbordo, carbón, ladrillos, piedra, cal u otras sustancias y objetos que puedan perjudicar al fondo del puerto o sus atracaderos, así como petróleo crudo y sus derivados.

ART. 29. Los propietarios de buques que pretendan destruir su embarcación, ocurrirán al Jefe de la Policía del Puerto correspondiente para que marque el lugar en que puedan llevarla a cabo. Esa misma autoridad, al acordar la solicitud respectiva, mandará abrir un expediente, en el que se obligue al propietario a ejecutar la destrucción de la nave sin dejar objeto que perjudique al fondeo o al puerto, dentro del plazo estrictamente necesario.

A los infractores o personas que se resistan a cumplir con lo que se hubiere estipulado en el expediente respectivo, se les exigirá el cumplimiento y se les impondrá la multa que señala el presente Reglamento.

ART. 30. Los agentes de la Policía del Puerto tendrán la obligación de dar cuenta al Jefe de la misma, de las infracciones que presenciaren o de las que tuvieran noticias. Los capitanes o patronos de los buques y gente de mar en general, como interesados en la conservación de los puertos, tendrán la obligación de participar a la misma autoridad las infracciones que en este sentido se cometan. Los que no cumplieren serán sancionados conforme a este Reglamento.

ART. 31. Los Jefes de la Policía del Puerto cuidarán de la conservación del puerto, estableciendo activa vigilancia en los fondeaderos, muelles, playas de fondeo y aguas navegables que se comunican con él, para que se conserven en buenas condiciones de limpieza, prontitud, seguridad y tránsito.

ART. 32. La destrucción de los buques para desastar y depositar escombras o basuras, será hecha por el Jefe de la Policía del Puerto, de acuerdo con el Administrador de la Aduana y el delegado de Salubridad Pública Federal.

ART. 33. El Jefe de la Policía del Puerto obligará a los capitanes, patronos o propietarios de las embarcaciones que se fieren a pique dentro del puerto o lugares que interrumpen la navegación, a que las pongan a flote, las remuevan o destruyan dentro de un plazo prudente, transcurrido el cual, de no haberse procedido a lo ordenado, la Federación procederá a su destrucción o remate, sin que esta providencia exima al capitán, patron o propietario, del pago de los

gastos que con tal motivo se hubieren originado, ni del de la multa que se les impusiere como obstruidores. Cuando la autoridad marítima tenga conocimiento de que embarcaciones nacionales o extranjeras traten de obstruir en alguna forma la navegación o de cometer actos de sabotaje que la entorpezcan, procederá a establecer una estrecha vigilancia dictando medidas enérgicas para evitarlo, dando inmediata cuenta a la Secretaría de Marina para que se acuerde lo que corresponda.

CAPITULO IV

De la navegación en aguas jurisdiccionales de los puertos

ART. 34. Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por embarcaciones menores, las que no excedan de diez toneladas brutas de arqueo, y las mayores de ese tonelaje que necesiten indispensablemente de remolcador para moverse.

ART. 35. Las regatas, ejercicios náuticos y experiencias en el agua, de cualquier naturaleza que sean, que tengan lugar en el interior de los puertos, no podrán llevarse a cabo sin la licencia concedida por el Jefe de la Policía del Puerto respectivo y sin observar todas las precauciones dictadas por el mismo.

ART. 36. Las lanchas, lanchones, pangos, botes, canoas, chalupas, cayucos y demás embarcaciones menores que se empleen en el tráfico, deberán ser de la matrícula del puerto y estar marcados con el número de su registro y capacidad de pasajeros que puedan conducir de acuerdo con el Reglamento para la Navegación Interior, salvo el caso establecido en el Reglamento de Yates para embarcaciones portátiles dedicadas exclusivamente al deporte.

ART. 37. Toda embarcación menor dedicada a la conducción de pasajeros, tendrá una placa metálica colocada en lugar visible en la que conste con caracteres, cuando menos de tres centímetros de altura, el número de pasajeros que pueda conducir en condiciones normales de buen tiempo, no siéndole permitido admitir mayor número que el que se le haya asignado, ni alterar la tarifa de pasaje que hubiere sido aprobada legalmente.

ART. 38. Se prohíbe a toda embarcación pescar entre buques surtos en el puerto o establecer comercio con ellos sin permiso del Jefe de la Policía del Puerto.

ART. 39. Los remolcadores y lanchas de motor o vapor que trafiquen en los puertos, moderarán su marcha cuando tengan que atracar a embarcaciones, muelles o malecones, de tal manera que su velocidad no exceda a la de una embarcación propulsada por remos. De igual manera procederán cuando transiten por lugares en que haya gran cantidad de embarcaciones o en los pasos estrechos muy frecuentados. Los infractores serán castigados con una multa cuyo monto dependerá de las circunstancias que hayan mediado.

ART. 40. Todas las embarcaciones que trafiquen en un puerto, deberán llevar encendidas durante la noche las luces que por su tipo, tonelaje o servicios que presten, les correspondan de acuerdo con el Reglamento de Luces y Señales, para evitar abordajes.

ART. 41. Se prohíbe a toda embarcación menor:

I. Atracarse a cualquiera otra embarcación en movimiento.

II. Aproximarse a los balnearios o lugares de natación.

III. Cruzar el rumbo de cualquiera embarcación en movimiento, no propulsada por remos.

IV. Salir de las aguas del puerto sin permiso de la autoridad marítima.

V. Comunicarse con los buques surtos en el puerto que no estén declarados a libre plática o que tengan izada la bandera de cuarentena.

ART. 42. De día todo buque en movimiento a la vista o dentro de un puerto, deberá izarla la bandera de su nación y de noche tendrá encendidas las luces que previene el Reglamento Internacional y el de Luces y Señales, para evitar abordajes.

ART. 43. No se procederá al remolque de embarcación alguna en tráfico interior, si no tiene a su bordo el personal necesario establecido en el Reglamento respectivo.

ART. 44. Las embarcaciones menores se abstendrán de estorbar el tráfico, para lo cual, solo permanecerán atracadas a los muelles y malecones el tiempo indispensable para embarcar o desembarcar pasaje o carga, debiendo fijarse por la autoridad marítima un desembarcadero especial para los botes de buques de guerra.

ART. 45. Cuando se necesite hacer alguna maniobra en un buque y no tuviere la gente suficiente, el Jefe de la Policía del Puerto constituirá la que haga falta, a expensas de la misma embarcación.

ART. 46. Los yates se regirán por un reglamento especial.

ART. 47. Las lanchas, lanchones, botes, pangos, canoas y demás embarcaciones menores, o dedicadas a tráfico interior exclusivamente, serán de la matrícula del puerto donde presten sus servicios y cuando salgan del puerto de su matrícula, el Capitán de Puerto dará aviso especial a la autoridad marítima del nuevo lugar de destino, a fin de que controle la embarcación de que se trate.

ART. 48. Cuando una embarcación menor o dedicada exclusivamente a navegación interior pase a otro puerto definitivamente, tendrá obligación de matricularse en el nuevo puerto, lo mismo se hará en el caso de que una de esas embarcaciones permanezca por más de seis meses en un puerto que no sea el de su matrícula, al o que la Secretaría de Marina le autorice expresamente.

En su caso, la autoridad marítima del puerto de la nueva matrícula, dará aviso a la del puerto anterior, para que se dele de baja en los registros respectivos.

ART. 49. Las embarcaciones menores no necesitarán de permiso especial para sus movimientos diarios, pero no podrán salir del puerto sin el permiso correspondiente del Jefe de la Policía Marítima.

ART. 50. Ninguna embarcación registrada para el tráfico interior de los puertos, podrá salir fuera de las aguas territoriales sin tener a bordo los documentos que acrediten su nacionalidad, para lo cual, al serle concedida la autorización correspondiente, se le remitirá la suprema patente de navegación y sin este requisito no será autorizada la salida. Las mismas embarcaciones no podrán salir fuera de la jurisdicción del puerto de su matrícula sin permiso concedido por la autoridad marítima.

CAPITULO V

Sanidad marítima

ART. 51. La Policía Marítima exigirá que en las embarcaciones destinadas al servicio de pasajeros haya siempre el mayor aseo e higiene posibles, de tal manera que su presentación corresponda al decoro del servicio que presten. Para cumplir debidamente con esta disposición, los capitanes de embarcación, acompañados del primer oficial jefe de máquinas y mayordomo, pasarán diariamente una inspección a todo el buque, debiendo anotar en el diario de navegación la hora en que se practique y sus resultados, o el motivo que haya habido para no hacerla.

ART. 52. Si la autoridad marítima al practicar visita a los buques de pasajeros encontrare exceso de desaseo o falta de higiene en algún lugar de ellos, se dirigirá a sus armadores o agentes o al mismo capitán, recomendándoles que en el menor tiempo posible atiendan sus observaciones y si no lo hicieren, corregirá administrativamente las deficiencias y en caso de reincidencia, lo pondrá en conocimiento de la Secretaría de Marina para que resuelva sobre el retiro de dichos buques del servicio de pasajeros.

ART. 53. Es infracción a la sanidad marítima embarcar sustancias mal olientes cerca de los lugares destinados para el pasaje.

ART. 54. Los Jefes de la Policía del Puerto observarán estrictamente los reglamentos y disposiciones de Sanidad Marítima, así como los que de las leyes federales provengan y harán que los pilotos de puerto y demás gente de mar cumplan y hagan cumplir las citadas disposiciones.

ART. 55. En los puertos en que no hubiere Delegado de Sanidad o de Migración, los Jefes de la Policía del Puerto ejercerán las funciones de Delegados del Departamento de Salubridad.

ART. 56. En cada puerto el Jefe de la Policía, de acuerdo con el Delegado del Consejo de Salubridad, señalará los lugares destinados para fondeaderos de los buques en observación. En estos fondeaderos se establecerán tres boyas fijas de color amarillo y rojo.

ART. 57. Los buques que hayan pasado sin novedad su visita sanitaria, darán una pitada larga, si fueren de vapor, arriando al mismo tiempo la bandera respectiva para notificar que quedan a libre plática. El buque que por cualquier

- circunstancia hubiere de quedar incomunicado, izará al tope del trinquete la bandera de su nación y la de sanidad, permaneciendo así hasta que se declare a libre plática; si quedare en cuarentena, será fondeado en el lugar designado mientras dure la incomunicación. En ambos casos esta señal servirá para que todas las embarcaciones se abstengan de comunicarse con el buque, haciendo extensiva la cuarentena o incomunicación a las embarcaciones o individuos que se comuniquen con él, sin perjuicio de la multa respectiva.
- ART. 58. Los buques procedentes de un puerto en que reinen enfermedades epidémicas o que hayan tocado puerto de esta clase, deberán traer patente de él y se someterán a una inspección de sanidad, cualquiera que sea su estado sanitario y aun cuando otros reglamentos lo eximan de pasar esa visita.
- ART. 59. Designado el lugar en que el buque deba quedar en observación o cuarentena, será obligación del Jefe de la Policía del Puerto, pilotos y demás personal de la Policía, evitar toda otra comunicación que no sea la que ordene el Delegado de Sanidad, quien determinará los socorros y medicinas, víveres o aguada con que deba auxiliarse al buque, a expensas del mismo, y de acuerdo con el cónsul respectivo, si se tratare de embarcaciones extranjeras.
- ART. 60. Toda embarcación que por sus circunstancias deba pasar visita de sanidad al arribar a un puerto mexicano, izará la bandera amarilla, o sea la letra "Q" del Código Internacional de Señales.
- ART. 61. Los capitanes o patrones de buques que hayan sido puestos en observación o en cuarentena, tendrán la obligación de proveerse de la patente de sanidad si pretendieren salir para otro puerto.
- ART. 62. La visita de sanidad se hará inmediatamente a todo buque procedente de puerto extranjero, cuya visita deberá hacerse aun de noche en los casos urgentes, como llegada de correo, naufragio o arribada forzosa, cesando esta con cesión, siempre que por el estado sanitario de su procedencia, sea preciso hacer una visita minuciosa y detenida.
- ART. 63. Los buques de guerra nacionales, los guardafaros y otras embarcaciones dependientes de las Secretarías y Departamentos de Estado o de los Gobiernos locales, no necesitarán ni a la entrada ni a la salida la visita sanitaria; pero los capitanes o comandantes de esos barcos y el médico de a bordo si lo hubiere, bajo su más estrecha responsabilidad, declararán a la Delegación Sanitaria del puerto todos los casos de enfermedad contagiosa que observen a su bordo, y en este caso, deberán esperar la visita respectiva para comunicarla con tierra y quedar a libre plática. Los buques de guerra extranjeros solamente serán visitados cuando sus comandantes lo pudiesen, pero sólo previa visita podrán quedar a libre plática y comunicar con tierra. Todos los buques mexicanos que hagan tráfico interior o de cabotaje no necesitarán patente de sanidad para su resguardo, ni será necesaria la intervención de las autoridades sanitarias.
- ART. 64. Sólo serán válidas en los puertos de la República las patentes obtenidas dentro de las 48 horas anteriores al permiso de salida.
- ART. 65. Los Jefes de la Policía de los Puertos exigirán que los capitanes de los buques que procedan del extranjero traigan visada su patente de sanidad por el cónsul mexicano respectivo, con expresión de la autoridad que haya la declaración de su estado sanitario.

CAPITULO VI

De los buques extranjeros

ART. 66. El Jefe de la Policía del Puerto tendrá presente que en ningún caso le es lícito aprehender a persona alguna a bordo de los buques de guerra extranjeros ni extraer de ellos objeto alguno, y si a su bordo se comete algún desorden o delito, su conocimiento corresponde a la jurisdicción del país cuya bandera enarbole la embarcación, aun cuando a la sazón se encuentre en las aguas territoriales de la República; y que si en él se refugian los autores de un delito, cometido dentro de los límites del territorio nacional, o se depositan objetos robados en el mismo, deberán hacerse por la autoridad nacional competente las reclamaciones a que haya lugar, en la forma establecida por los Tratados Internacionales y por las Reglas del Derecho Internacional.

ART. 67. También se tendrá entendido que los Jefes de la Policía del Puerto no podrán aprehender a tripulantes de los buques extranjeros por faltas o delitos que afecten la disciplina interior del buque, por los del orden común que aquellos cometan unos contra otros a bordo de los mismos buques, a no ser que los hechos sean de tal naturaleza, que comprometan la tranquilidad o seguridad del puerto, en cuyo caso, la Policía del Puerto dictará las providencias necesarias, consignando los hechos a la justicia federal para que ésta proceda conforme a derecho.

ART. 68. Tocar a la Policía del Puerto hacer la aprehensión de los individuos que, prófugos de algún buque extranjero, sean reclamados por éste; pero para efectuarla deberá esperar la resolución de la autoridad judicial nacional a la que compete el caso, para que se proceda en tal sentido; en el concepto de que la referida autoridad deberá ser la que designen los tratados internacionales y en defecto de estipulaciones expresas, el conocimiento del caso corresponde al Juez de Distrito de la jurisdicción, conforme a derecho.

ART. 69. Si el capitán de un buque de guerra o mercante extranjero solicitare por escrito de la policía del puerto el aseguramiento de cualquier individuo de su tripulación desembarcado en el puerto y a quien se acuse de cualquier delito cometido a bordo, que no sea de la competencia de los jueces nacionales, se limitará a detener al acusado, consignándolo al juez de distrito, para que éste proceda según los tratados de extradición o los principios de derecho internacional.

ART. 70. Cuando el capitán o patrón de un buque mercante extranjero solicite auxilio armado para reprimir los delitos, desórdenes o faltas de sus tripulantes contra la disciplina interior de la nave, el Jefe de la Policía del Puerto lo prestará con toda eficacia y oportunidad, siempre que el cónsul respectivo autorice por escrito y bajo su responsabilidad la solicitud de auxilio.

ART. 71. Respecto a los desórdenes o delitos que se cometan en las aguas territoriales a bordo de cualquier buque extranjero y que no constituyan simples faltas de policía que puedan ser fácilmente remediadas por los cónsules, el

Jefe de la Policía del Puerto efectuará la aprehensión de los culpables, para cuyo efecto pasará a bordo, provisto de la orden respectiva del Jefe de Distrito, o en su defecto del ordinario local a quien compete practicar las primeras diligencias.

ART. 72. De igual modo procederá la extracción o aseguramiento de objetos robados que se encuentran ocultos o en depósito en las embarcaciones mercantes extranjeras surtas en el puerto, o la de desertores o prófugos de la justicia nacional que se refugian a bordo de ellas.

ART. 73. Si en cualquiera de los casos de que se ha hecho mención hubiere urgencia notoria, por estar el buque levando anclas o porque siendo de noche puedan los desertores o delinquentes burlar la custodia o vigilancia exterior, la Policía del Puerto solicitará, sin pérdida de tiempo, la autorización del cónsul respectivo para proceder a la extracción inmediata. Cuando en ese evento hubiere que extraer algunos efectos, previa la autorización consular, procederá a ello bajo inventario minucioso en presencia de dos testigos que firmarán con el Jefe de la Policía y con el capitán de la embarcación de que se trate.

De todo lo practicado se dará cuenta inmediata al Jefe de Distrito y por telégrafo a la Secretaría de Marina para su conocimiento.

ART. 74. La autoridad marítima dará a conocer a los comandantes de los buques de guerra extranjeros los sitios designados para el depósito de esorias, basuras y escombros y si observare que faltan a la policía o a debida, se dirigirá por oficio al cónsul de la nación respectiva, a fin de que haga lo que sea de su resorte para que se corrija la falta.

ART. 75. Cuando a bordo de un buque extranjero se cometiere un delito contra un ciudadano mexicano, el Jefe de la Policía del Puerto dará el caso de rigor a la autoridad judicial competente y al cónsul de la nación a que perteneciera la embarcación para que en la intervención de este se observen las diligencias que ordene dicha autoridad.

CAPÍTULO VII

De las infracciones

ART. 76. El Jefe de la Policía del Puerto, en el orden de su jerarquía, podrá castigar a los infractores de este Reglamento con multa o detención hasta por 36 horas; pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiere impuesto, se permitirá esta por el arresto correspondiente, que no exceda en ningún caso de quince días.

Si el infractor, mes, objeto o penalidad, no podrá ser castigado con multa mayor del importe de su jornal o sueldo en una semana de trabajo.

ART. 77. Las penas que se impongan por los jefes de la Policía de los Puertos, son independientes de las que decreten otras autoridades.

ART. 78. Los Jefes de la Policía de los Puertos en el ejercicio de sus funciones impondrán las multas que señala el presente Reglamento y las que fijen los de la Ley de Vías Generales de Comunicación, previa comprobación de la infracción cometida y siempre que ésta no amerite que se consigne a los responsables a la autoridad judicial. Cuando algún infractor mereciere la imposición de una multa de mayor cuantía, dichos Jefes de la Policía lo comunicarán a la Secretaría de Marina, para que ésta fije el importe de la multa.

ART. 79. Ninguna multa podrá imponerse sin plena justificación del hecho que la motive, siendo formalidad substancial el fallo de la averiguación que se practique. En la averiguación administrativa que lleve a cabo la Policía del Puerto, se especificará con toda claridad: el nombre del infractor, la infracción cometida, los testigos si los hubiere, y la hora y lugar en que haya sido perpetrada.

ART. 80. Tan pronto como se justifique y compruebe plenamente que se ha cometido una infracción, la autoridad marítima dará a conocer al infractor el resultado de las averiguaciones que se hubieren practicado para esclarecerla, a fin de que, en vista de la boleta que con tal motivo se expida, pase a las Oficinas de Hacienda a enterar la multa que se le hubiere impuesto. Si dentro de los diez días siguientes el infractor no hubiere satisfecho el importe de la multa que se le impuso, se remitirá de oficio el expediente a las Oficinas de Hacienda para que ellas gestionen lo conducente al cobro.

ART. 81. Si un infractor no otorgase las garantías necesarias para satisfacer la multa que se le hubiere impuesto, el Jefe de la Policía del Puerto procederá, desde luego, a la detención del buque. Si no obstante esta providencia y después de transcurridos diez días de hecha la notificación, no se cubriere el importe de la multa impuesta, se pondrá el buque a disposición de las autoridades fiscales, para los efectos a que hubiere lugar.

ART. 82. Satisfecho el importe de una multa impuesta por la Policía del Puerto, quedará al infractor, dentro de los diez días siguientes, el recurso de revisión, para cuyo objeto podrá dirigirse a la Secretaría de Marina.

ART. 83. La autoridad del puerto, después de dar entrada al recurso de revisión interpuesto, entregará al promovente los documentos y transcripciones que pida, a fin de que los pueda remitir a la Secretaría de Marina, para su estudio y resolución.

ART. 84. El extracto de los expedientes que se formen con motivo de las multas que se impongan, se anotará en el libro respectivo y los originales se remitirán para su revisión y aprobación, en su caso, a la Secretaría de Marina.

ART. 85. El Jefe de la Policía del Puerto consignará a los responsables de delitos al Jefe de Distrito de su jurisdicción, juntamente con todas las actuaciones que comprueben el hecho.

ART. 86. El Jefe de la Policía del Puerto procederá con circunspección y prudencia en el uso de sus facultades como tal autoridad, y tendrá presente las prescripciones del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, y de todas las personas que detenga informará pormenorizadamente a la Secretaría de Marina, así como de las cosas que recibiere o recogiere, indicando las causas.

CAPÍTULO VIII

Vigilancia de los puertos y embarcaciones nacionales

ART. 87. En las visitas que hagan los Jefes de la Policía de los puertos a los buques, se cerciorarán de que se cumplan debidamente las prevenciones relativas a la descarga de materias inflamables o explosivas, que enumere el Reglamento Local de la Policía del Puerto, donde se señalarán los lugares destinados para ello, así como la forma adecuada de estiba.

ART. 88. En las visitas que el Jefe de la Policía del Puerto haga a las embarcaciones que carguen materias inflamables o explosivas, deberá cerciorarse de que existen paños especiales para el objeto, y en caso contrario, hará que los propietarios, armadores o consignatarios, en su caso, los manden construir desde luego, no permitiendo su embarque o conducción sin este requisito.

ART. 89. Toda embarcación menor dedicada a la conducción de pasajeros, tendrá siempre a bordo y conservados en buen estado, los chalecos salvavidas en número igual al de las personas que transporten, entre pasajeros y tripulantes, así como los extinguidores y aparatos contra-incendio que les fijen los Reglamentos de Tráfico Interior, de Inspectores Navales y de Inspectores de Máquinas, siendo el Jefe de la Policía del Puerto quien deba vigilar tal requisito.

ART. 90. Las embarcaciones durante su navegación llevarán el número de tripulantes marcado en su Certificado de Navegabilidad y cuando estén fondeadas, mantendrán el mínimo para atender sus luces de situación y faenas de anclas.

ART. 91. En el mar y en puerto todo buque tendrá siempre, durante la noche, el número necesario de vigilantes en los salones, cubiertas y demás lugares, a fin de cuidar el orden y dar la alarma inmediatamente que noten indicios de incendio u otra novedad. La falta de cumplimiento de esta disposición, debidamente comprobada, constituye una infracción que se sancionará según este Reglamento.

ART. 92. En todos los buques deberá hacerse en el mar y en puerto, zafrañcho de incendio y ejercicio de abandono de buque; ambos ejercicios se practicarán cuando menos una vez por semana, anotándose el cumplimiento en el diario de navegación; los Jefes de la Policía de los Puertos se cerciorarán de ello antes de visarlo y concurrirán a presenciar estos ejercicios cuando lo estimen conveniente. La omisión constituye una falta y se sancionará conforme a este Reglamento.

ART. 93. Se considerarán como buques dedicados al transporte de pasajeros, todas las embarcaciones de vela, vapor, motor o mixtas que conduzcan cinco o más personas independientemente de su capitán o patrón, oficiales, tripulación y demás empleado del buque.

ART. 94. Queda prohibido a las embarcaciones hacer durante la noche maniobras de carga y descarga o enmenda de fondeadero, sin permiso de las autoridades marítimas fiscales, especialmente tratándose de sustancias explosivas, las

que siempre se efectuarán observando las medidas de precaución que dicten las autoridades expresadas.

Los buques que hagan tráfico de cabotaje, observarán en todo lo dispuesto por el Reglamento respectivo.

ART. 95. La Policía Marítima cuidará de que las operaciones comerciales se efectúen en los lugares que de antemano se fijen para ello, que se observen los turnos conforme a los instructivos, ajustando la permanencia de atraque al tiempo necesario como se ordena, y vigilará, en general, todas las disposiciones que contenga el Reglamento de LA PERMANENCIA EN PUERTO, o sea del Capítulo V del Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

ART. 96. Toca a la Policía del Puerto tomar bajo su guarda las embarcaciones abandonadas, exceptuando las que estuvieren bajo la vigilancia del Resguardo Marítimo y las que, descargadas, permanezcan en sus fondeaderos especiales, sujetándose en todo a lo que a este respecto preceptúa el Capítulo VI del Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, o sea el relativo al AMARRE Y ABANDONO DE EMBARCACIONES.

ART. 97. Sin permiso de la autoridad marítima no se procederá dentro del puerto o en sus dependencias, a la construcción, carena o demolición de embarcación alguna, cualquiera que sea su tonelaje, ni se botarán al agua embarcaciones mayores de tres toneladas, sujetándose en su caso a las disposiciones que señale el Reglamento de LOS ASTILLEROS, DIQUES O VARADEROS, relativo al Capítulo XV del Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Los contraventores serán penados conforme a las sanciones que establece este Reglamento, sin perjuicio de las que les correspondan en relación con dicho capítulo.

ART. 98. Los capitanes de los buques que tengan a su bordo aparatos lanzacabos para salvamento de naufragos, ordenarán que se practiquen ejercicios con ellos cuando menos una vez al mes, en lugares y circunstancias propicias. De estos ejercicios se tomará nota en el diario de navegación, y cuando por circunstancias especiales no puedan ejecutarse dichos ejercicios, se anotará en el mismo diario la causa que los haya impedido.

ART. 99. Las embarcaciones de alijo llevarán marcada su línea máxima de carga y de la cual no podrán pasar, con una faja blanca de tres centímetros de ancho y corrida de popa a proa por ambas bandas, observándose lo que disponga en este particular el Reglamento del Capítulo VIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación, o sea el de SERVICIO DE INSPECCION NAVAL y Convenios Internacionales. Los que la alteren maliciosamente, serán consignados al Juez de Distrito para el castigo correspondiente.

ART. 100. Toca a la Policía del Puerto vigilar y evitar que en el mar, en los ríos navegables, lagos y lagunas y en las zonas marítimas o ribereñas, se emprendan construcciones particulares de cualquier naturaleza que sean, sin permiso concedido por la Secretaría de Marina, de acuerdo con el Reglamento del Capítulo II del Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación y que en su caso se conserven siempre en perfecto estado de aseo.

ART. 101. Toda embarcación nacional deberá conservar siempre a bordo y en lugar visible, cuando se pueda, un ejemplar de su Reglamento Interior apro-

bado por la Secretaría de Marina, y su omisión constituye una infracción a la Policía del Puerto y se castigará conforme a este Reglamento.

ART. 102. Igualmente todo buque, en cumplimiento de lo preceptuado en la Convención Internacional de Ginebra, deberá tener en lugar visible, siendo posible, un cuadro en que estén colocadas copias fotostáticas, tamaño 12 por 20 centímetros, de los títulos profesionales del personal que lo tripule y que conforme a nuestras leyes y a la citada Convención deben poseer para ejercer. La omisión se penará con las sanciones respectivas.

ART. 103. Los Jefes de la Policía de los Puertos exigirán el cumplimiento estricto del Reglamento de Navegación Interior y no permitirán que se transporten más pasajeros de los que ampare la autorización respectiva.

CAPÍTULO IX

Despacho de las embarcaciones

ART. 104. Al arribar a un puerto, los capitanes de los buques, una vez que queden a libre plática, se presentarán a la Policía del Puerto dentro de las veinticuatro horas siguientes a su entrada a la embarcación y entregar la documentación de rigor, haciendo del conocimiento de la autoridad mencionada todos los hechos de interés que hubieren observado durante su navegación. Esta formalidad puede llenarse por escrito, y por medio del consignatario, cuando el capitán del buque no pueda hacerlo. Esta disposición no comprende a los buques nacionales en tráfico de cabotaje, los que se sujetarán al Reglamento respectivo.

ART. 105. Los capitanes o consignatarios de buques en viaje de altura están obligados a presentar a la autoridad marítima, para su examen y anotación, los siguientes documentos:

I. A la entrada, el permiso de salida del puerto de procedencia, listas de los pasajeros destinados al puerto y a los demás de su recorrido posterior, rol de tripulantes en su caso, y copia del diario de navegación, en donde deben constar los detalles de ella y los principales acontecimientos. El rol de tripulantes y las listas de pasajeros de puertos distintos, serán devueltos inmediatamente después de que hayan sido revisados y anotados por las Inspecciones y Capitanías de Puerto, al entregar el permiso de salida.

II. A la salida, por duplicado, permisos de salida con los datos necesarios para el despacho, listas de pasajeros embarcados en el puerto, rol de tripulantes, con las anotaciones a que haya lugar sobre la eficiencia y contratos de trabajo de la tripulación, mande también en dicho documento la cantidad de víveres, combustible y agua con que se fuere a la mar, solvencia postal en su caso y solvencia de las autoridades locales. Estos documentos serán presentados en horas hábiles de oficina.

III. Las embarcaciones nacionales en tráfico de cabotaje estarán sujetas en todo al Reglamento respectivo.

ART. 106. Los Jefes de la Policía de los Puertos no permitirán la salida de ninguna embarcación que no hubiere cumplido con las disposiciones relativas al artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo.

ART. 107. Los Jefes de la Policía de los Puertos serán los responsables de la seguridad respecto a las condiciones en que cada embarcación se haga a la mar, para lo cual se deberá pasar una inspección, cuando sea necesaria, con el fin de que la estiba y cantidad de carga sea la adecuada, para cuyo efecto, el capitán de cada buque dará aviso de la hora de salida, con cuatro horas de anticipación. Se exceptúan los barcos nacionales en tráfico de cabotaje por estar sujetos al Reglamento respectivo.

ART. 108. Cuando por causa de fuerza mayor comprobada las embarcaciones no hicieren uso de sus despachos dentro de las 24 horas siguientes a su expedición, deberán solicitar nuevo despacho, que se hará sin costo alguno, pero si la demora de la salida fuere debida a fines comerciales o por convenir a los intereses de los armadores, deberán pagarse los derechos correspondientes.

ART. 109. Los buques de guerra nacionales o extranjeros y los dedicados a servicios públicos, no necesitarán despachos de salida. Los barcos nacionales dedicados al tráfico de cabotaje tampoco necesitarán despacho para salir del puerto, sino el simple aviso a que se hace mención en el Reglamento de tráfico de cabotaje.

ART. 110. Los consignatarios de los buques serán responsables ante la Secretaría de Marina, si salieren las embarcaciones de un puerto, sin permiso.

ART. 111. No se permitirá la salida de los buques que no llenen los requisitos siguientes:

I. Llevar marcados, de manera bien visible, los calados, franco bordo, su nombre y puerto de matrícula.

II. Contar con todos los elementos para una navegación segura.

III. Estar despachados debidamente por las autoridades fiscales.

IV. Llevar completa la tripulación designada en los Certificados de Navegabilidad y de Máquinas y que éstos no estén vencidos. En el caso de que, en el momento de salir una embarcación, faltare uno o más tripulantes, el capitán de la misma dará aviso a la autoridad marítima, la que podrá impedir la salida, si a su juicio, la falta de tripulantes pusiera en peligro la seguridad del buque. Si por la hora de la salida no fuere posible avisar al Jefe de la Policía del Puerto el capitán de la nave decidirá bajo su más estricta responsabilidad.

V. Tener a bordo el combustible y víveres suficientes para diez días más de los calculados para el viaje.

VI. Otorgar las garantías necesarias para que puedan cumplir con la pena que les fuere impuesta por averías, infracción o adeudo al Fisco.

VII. Tripulación pasada.

Los barcos nacionales dedicados al tráfico de cabotaje se sujetarán a lo dispuesto en el Reglamento respectivo.

ART. 112. Sólo en caso de necesidad urgente se permitirá conducir pasaje en las bodegas, pero sin que en ellas vaya carga de ninguna especie, teniendo en cuenta para el cupo la capacidad cúbica de la referida bodega.

ART. 113. Siendo independientes los departamentos para las diversas categorías de pasajeros, se prohíbe terminantemente llevar mayor número no sólo del total que se haya asignado al buque, sino también mayor número del que a cada categoría corresponda.

ART. 114. Para el despacho de yates, los Jefes de la Policía de los Puertos tendrán en cuenta el Reglamento especial para esta clase de embarcaciones.

ART. 115. Por lo que toca a las embarcaciones nacionales dedicadas exclusivamente a la pesca, se sujetarán respecto a sus despachos a lo ordenado en el Reglamento de Tráfico de Cabotaje.

CAPÍTULO X

De los fondeaderos

ART. 116. Los Jefes de la Policía de los Puertos designarán los distintos fondeaderos de las embarcaciones, poniéndose de acuerdo con los administradores de las aduanas en aquellos casos en que se trate de maniobras de carga sujeta a derechos fiscales.

ART. 117. Para el atraque de embarcaciones se observará el turno riguroso que especifica el Reglamento de LA PERMANENCIA EN PUERTO, sin poder permanecer atracadas más que el tiempo indispensable para efectuar sus maniobras de carga y descarga. Esta disposición se extiende a los buques de la Federación.

ART. 118. Los Jefes de la Policía de los Puertos designarán fondeaderos especiales a los buques pertenecientes a la Federación, a los dedicados al tráfico de cabotaje, los que estuvieren en reparación o amarrados, y para dragas, barcazas, etcétera.

ART. 119. Ningún buque pondrá su máquina en movimiento estando atracado a un muelle, sino en los momentos en que tenga que efectuar algún movimiento o probar máquina.

ART. 120. Queda prohibido a los buques que permanezcan en puerto:

- I. Tender sus anclas en distinta dirección de la acostumbrada.
- II. Dedicarse al rastreo de anclas perdidas, sin licencia especial para ello.
- III. Enmendarse o hacer movimientos sin permiso del Jefe de la Policía del Puerto y conocimiento del Práctico Mayor, salvo en caso de fuerza mayor comprobada.
- IV. Transbordar lastre de un buque a otro en aguas interiores del puerto.
- V. Botar embarcaciones sin el permiso respectivo.

ART. 121. Todo buque que deposite anclas o amarras en los fondeaderos, deberá recogerlos en un plazo de cinco días y, si no lo hiciera, el Jefe de la Policía del Puerto procederá a las maniobras tendientes a hacerse cargo de los objetos

abandonados, poniéndolos a disposición de los propietarios o representantes, previo el pago de los gastos originados.

ART. 122. Todo buque surto en puerto tendrá de día izada la bandera de su nación y de noche las luces que marca el Reglamento Internacional de Luces y Señales.

ART. 123. Todo buque fondeado en un puerto estará obligado:

I. A recibir y hacer firmes a su bordo los cabos, así como a largarlos, cuando fueren requeridos por los Prácticos o la autoridad del puerto.

II. A tomar todas las precauciones que ordene el Jefe de la Policía del Puerto en los casos de mal tiempo.

III. A tener en la cubierta continuamente un vigilante que pueda enterarse de todas las señales que se hagan y de las órdenes que se dicten.

ART. 124. Siempre que un barco necesite los servicios de Práctico, izará la bandera "G" del Código Internacional de Señales, y si necesita de remolcador, la letra "M". También pueden solicitarse estos servicios con el silbato, dando dos pitazos largos y uno corto para el primer servicio y cuatro pitazos largos cuando se trate del segundo. Los barcos dedicados al tráfico de cabotaje, a su llegada a puerto, izarán en palo de proa la letra "C" del mismo Código.

CAPÍTULO XI

De los accidentes marítimos

ART. 125. Cuando una embarcación surta en puerto o a la vista de él pidiera auxilio por los medios que indica el Código Internacional de Señales, o cualquiera otro, el Jefe de la Policía del Puerto dispondrá rápidamente las medidas de ayuda a la embarcación que lo demande, haciéndose cargo de la dirección de las maniobras que se requieran.

ART. 126. El Jefe de la Policía del Puerto tendrá especial cuidado de que las embarcaciones surtas en el lugar se presten la ayuda necesaria en casos de peligro y que lo soliciten, sancionando con todo el rigor del Reglamento a los que faltaren a este precepto. Las embarcaciones que presten auxilio a otras en caso de accidente, no pagarán derechos por despachos ni practica en aquellos movimientos que hagan por tal motivo. Los gastos en todo caso serán cubiertos por la embarcación auxiliada.

ART. 127. El Jefe de la Policía se trasladará al lugar de los hechos en cuanto lleguen a su conocimiento y practicará la investigación correspondiente, procediendo a tomar declaración a las tripulaciones y demás personas que hayan sido testigos de los hechos, haciendo constar todos los detalles que puedan dar luz para el completo esclarecimiento. Estas diligencias serán practicadas ante dos testigos de asistencia.

ART. 128. Cuando haya habido algún accidente marítimo, los capitanes de las embarcaciones que lo hayan sufrido levantarán un acta en el diario de nave-

gación, haciendo constar todas las circunstancias que mediaron en el accidente, y entregarán una copia al Jefe de la Policía del Puerto del primer puerto que toquen, o al cónsul mexicano del lugar, cuando ese puerto sea extranjero.

ART. 129. El acta que se cita en el artículo anterior servirá para abrir el expediente, anexando todas las diligencias subsecuentes, que consistirán en las declaraciones de todas aquellas personas que intervinieron en el accidente directamente, o como simples testigos, el resultado de la inspección ocular del mismo Jefe de la Policía del Puerto, del Práctico Mayor en su caso, etcétera.

ART. 130. Una vez agotadas todas las diligencias encaminadas al esclarecimiento de los hechos, el Jefe de la Policía del Puerto enviará copia de todo lo actuado a la Secretaría de Marina, para que se nombren los peritos de que habla el artículo 262 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, esperando el resultado para que, una vez que esté cerrado el expediente, se turne al Agente del Ministerio Público Federal.

ART. 131. Al iniciarse las averiguaciones de un accidente, el Jefe de la Policía del Puerto debe dar aviso al Agente del Ministerio Público Federal, enviándole copia de lo actuado hasta ese momento; pero el expediente original debe ser turnado al citado funcionario judicial cuando esté totalmente terminado, como se indica en el artículo anterior, salvo orden expresa en contrario de la misma autoridad.

ART. 132. Cuando ocurran accidentes en lugares distantes de la costa, a los cuales no pueda trasladarse el Jefe de la Policía del Puerto de la jurisdicción del lugar del accidente, en los casos en que ocurra a la vista de algún faro, los Guardafaros, cuando les sea posible el traslado al lugar de los hechos, practicarán en su auxilio las primeras diligencias, remitiendo el expediente respectivo a la Capitanía del Puerto de la jurisdicción, para que sea completado.

ART. 133. Los objetos salvados de los accidentes marítimos serán recogidos por el Jefe de la Policía del Puerto de la jurisdicción y puestos a disposición de la autoridad judicial que conozca el caso, bajo inventario por menorizado.

CAPITULO XII

Generalidades

ART. 134. Siempre que en los buques nacionales se transporten materias explosivas, deberá ser en paños apropiados, o en lugares acondicionados para ello, y siempre distante de donde guarden mechas, espoletas, estopines, fulminantes, cohetes, etc., los cuales a su vez deben estar empacados cuidadosamente entre serrín.

ART. 135. Para el embarque y desembarque de sustancias explosivas deberán tomarse todo género de precauciones, quedando prohibido el transporte de pasajeros en buques con motor de combustión interna, cuando hagan el transporte de las citadas sustancias.

ART. 136. El Jefe de la Policía del Puerto, previa autorización de la aduana, dará pases de salida del fondeadero a las embarcaciones que solicitaran hacer lastre.

ART. 137. Los diques flotantes o secos que existan en los puertos y que se encuentren disponibles, se indicarán izando en ellos una bandera cuadrada blanca, con un cuadro rojo en su centro, de un metro de lado, de manera que quede un margen blanco de cincuenta centímetros de ancho.

ART. 138. Las personas que se signifiquen con acciones notoriamente meritorias en casos de siniestros marítimos, tienen derecho a que se les extienda un diploma de honor de primera o segunda clase, a juicio de la Secretaría de Marina, según sea el comportamiento que hubieren observado.

ART. 139. Las Capitanías de Puerto convocarán a las personas que se crean con derecho a los objetos salvados, para que se presenten a recogerlos en un término de seis meses. Las convocatorias respectivas serán fijadas en la tabla de avisos de la Capitanía de Puerto y publicadas en un periódico de la localidad y en el "Diario Oficial" de la Federación.

ART. 140. En los ríos, lagos y canales, así como en las costas, queda terminantemente prohibido, sin permiso de la Secretaría de Marina, la construcción de cercas, cierras, corrales y otros medios similares para la cría de peces. El Capitán de Puerto detendrá a las embarcaciones encontradas en las cercanías que conduzcan accesorios para su construcción, y embargará todo el material que encuentre en las playas y márgenes de los ríos destinados a ese objeto.

ART. 141. Serán gratuitas las licencias para varar embarcaciones o para la construcción de pequeños varaderos de carácter eventual, pero si se establecieron permanentemente, sus propietarios deberán cumplir con los requisitos prevenidos en el Reglamento, para la ocupación y construcción de obras en el mar territorial, vías navegables, playas y zonas federales.

ART. 142. Siempre que la Capitanía de Puerto tuviere conocimiento de que alguna embarcación hace agua, procederá a inspeccionarla e intimará a su propietario, capitán o patrón, a que la vare y carene en la forma debida. Si la intimación no fuere atendida dentro del plazo fijado por el Jefe de la Policía del Puerto, éste procederá a vararla, siendo el gasto que esta maniobra origine, por cuenta del propietario, capitán o patrón de la misma. En caso de que la embarcación fuere extranjera, la misma autoridad hará de oficio y por conducto del Cónsul respectivo, todas las gestiones necesarias para que se cumpla con lo dispuesto, sin perjuicio de la sanción.

ART. 143. Los capitanes de buques y demás personas interesadas en asuntos de mar, tendrán el deber de enterarse de todo lo dispuesto en este Reglamento y bien entendidos de que su ignorancia no los eximirá de la responsabilidad en que puedan incurrir.

CAPITULO XIII

Sanciones

ART. 141. Se impondrá una multa de cien pesos a los que infrinjan las disposiciones contenidas en la fracción I del artículo 17 y a los infractores del artículo 100.

ART. 145. A los infractores del artículo 12 de este Reglamento se les aplicará una multa de diez a veinte pesos.

ART. 146. Serán multados con cincuenta pesos los que infrinjan los artículos 13, 19 y 25, sin perjuicio de pagar los daños que se causen, de recoger lo que se hubiere encontrado o hallado y de obligar a los infractores a retirar los objetos de que se trate, en el caso que corresponda.

ART. 147. Las infracciones a lo dispuesto en los artículos 24, 30 y 35 de este Reglamento, serán sancionadas con multa de veinte pesos.

ART. 148. Los capitanes de puerto que no remitan los expedientes completos a la Secretaría de Marina, de conformidad con el artículo 130, serán multados con cincuenta pesos.

ART. 149. Serán multados con veinticinco pesos los capitanes de buques que infrinjan las disposiciones contenidas en los artículos 9, 10, 15 y 18 de este ordenamiento.

ART. 150. Se aplicará una multa de diez pesos por la infracción al artículo 44, así como cuando no se observe lo dispuesto por los artículos 101 y 102, si hay lugar a bordo de la embarcación para cumplir con estos preceptos.

ART. 151. Se impondrá una multa de veinticinco pesos por la falta de observancia a las fracciones III a V del artículo 17. Se aplicará igual sanción a los infractores de las disposiciones contenidas en las fracciones I a III del artículo 41 y de las del artículo 123.

ART. 152. Una multa de cinco pesos se impondrá a los que infrinjan el artículo 38, en relación con las embarcaciones menores.

ART. 153. Se sancionará con cincuenta pesos de multa, a los infractores del artículo 37, por cada pasajero excedente; a los de las fracciones IV y V del artículo 41 y de los artículos 42, 51 a 53, 57, 91, 92, 98, 113, 119 y una multa igual se aplicará por la inobservancia de cada una de las fracciones del artículo 120 de este Reglamento.

ART. 154. Será de cien pesos el importe de la multa por las infracciones de los artículos 40, 126 y 134.

ART. 155. Se aplicará una multa de doscientos pesos cuando se infrinja la disposición del artículo 97.

ART. 156. Se impondrá una multa de quinientos pesos cuando se infrinjan los artículos 33, 50 y 112, así como a los infractores de la fracción VI del artículo 17.

ART. 157. Las infracciones al artículo 111 serán castigadas con una multa hasta de mil pesos y al capitán de puerto, cuando resulte responsable por falta

de vigilancia, se le sancionará con un mes de sueldo. El tripulante que faltare a bordo a la hora de salida de su barco, a que se refiere la fracción IV del artículo 111, sin causa justificada ni debidamente comprobada, se le castigará con arresto hasta de quince días o en su defecto con una multa hasta por setenta y cinco pesos.

ART. 158. Cuquiera otra infracción a lo dispuesto por este Reglamento, que no esté expresamente prevista en este capítulo, será castigada administrativamente con multa de diez a quinientos pesos, que se impondrá discrecionalmente oyendo a los interesados.

ART. 159. Toda infracción a las prevenciones de este Reglamento, así como a las disposiciones que dicten las autoridades marítimas, será considerada como falta administrativa, salvo que constituya un delito.

ART. 160. En los casos en que la multa sea de cantidad fija, se impondrá en todo caso, y si se señala un máximo y un mínimo, se tendrá en cuenta para fijar las sanciones, la naturaleza de la infracción y los medios empleados para su ejecución, la extensión del daño causado y el peligro corrido, las circunstancias y antecedentes personales del infractor, así como las condiciones especiales en que se encontraba al cometer la infracción.

ART. 161. Los reincidentes en las infracciones a este Reglamento serán castigados con doble multa.

TRANSITORIOS:

ART. 1o. Se concede un plazo improrrogable de sesenta días a partir de la publicación de este Reglamento en el "Diario Oficial" de la Federación, para que los Jefes de la Policía de los Puertos cumplan con lo dispuesto en los artículos 7, 8, y 56 de este ordenamiento.

ART. 2o. Este Reglamento entrará en vigor tres días después de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación, quedando derogados los anteriores Reglamentos de la materia.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintisiete días del mes de agosto de mil novecientos cuarenta y uno. *Manuel Avila Camacho*. Rúbrica. El Secretario de Marina, *Heriberto Jara*. Rúbrica.

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE PILOTAJE

(Publicado en el "Diario Oficial" de 11 de abril de 1944.)

MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de la facultad que me concede la fracción I del artículo 89 de la Constitución General de la República, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE PILOTAJE.

CAPITULO I

Disposiciones generales

ART. 1o. Los pilotos de puerto están autorizados para pilotear toda clase de embarcaciones, ya sea a su entrada, salida, o cualquiera otra maniobra que ejecuten dentro de los límites de los puertos que autorice su Certificado de Competencia, así como en los ríos y canales y demás lugares de su jurisdicción, ya sea que estos buques se muevan por sí solos o lleven remolque.

ART. 2o. El piloto de puerto que pilotee una embarcación no podrá separarse de ella en caso de varada, abordaje o cualquier otro accidente, sino hasta que, agotados todos los recursos de salvamento, se resuelva el abandono del buque, de común acuerdo con el capitán del mismo, haciendo constar esta circunstancia en el acta que se levantará al efecto. El piloto de puerto que se encuentre en las condiciones anteriores podrá ser relevado a pedimento del mismo o por orden de la autoridad inmediata superior, si lo estima conveniente.

ART. 3o. Los capitanes de los buques que se aproximen a los lugares en que sea obligatorio el empleo de pilotos de puerto, o que sin serlo consideren conveniente utilizar sus servicios, lo solicitarán mediante cualquiera de los medios prescritos en el Código Internacional de Señales. Ya muy próximos y en el interior del puerto, para cualquier servicio que necesiten de los pilotos de puerto,

podrán solicitarlo con un silbato o sirena por medio de dos sonidos largos y uno corto.

Los capitanes de los buques que necesiten piloto de puerto de manera urgente, por encontrarse en peligro, lo indicarán por medio de las señales prescritas en el Código Internacional.

ART. 4o. Los navieros, agentes, consignatarios o capitanes que necesiten los servicios de los pilotos de puerto para cualquiera de las maniobras citadas en este Reglamento, presentarán instancia por escrito ante la Capitanía de Puerto, en la forma acordada por la Secretaría de Marina, precisando la hora en que deba verificarse el movimiento. Estas solicitudes de servicios de pilotaje serán entregadas cuando menos con dos horas de anticipación; la autoridad marítima librará la orden correspondiente al piloto mayor, y éste la turnará al piloto de puerto en turno.

Cuando para efectuar una maniobra sea necesario tener en cuenta la marea, condiciones de los vientos o cualquiera otra circunstancia, la hora será fijada por el piloto que deba desempeñar el servicio.

ART. 5o. El reglamento de pilotaje particular de cada puerto será formulado por el cuerpo de pilotos de puerto de cada jurisdicción y presentado a la Secretaría de Marina para su estudio y aprobación.

ART. 6o. Los pilotos de puerto no permitirán cualquier clase de comunicaciones con los buques que piloteen, antes de las visitas reglamentarias y después de haber sido despachados.

ART. 7o. Los capitanes de los buques, para conservar el respeto y consideración que por su parte les corresponde, deben tratar con toda corrección al piloto de puerto que permaneciere en el buque de su mando en el desempeño de su cometido, teniendo en cuenta que dicho piloto tiene la representación de la primera autoridad del puerto en lo que a la policía del mismo se refiere.

ART. 8o. Tanto el piloto mayor como los pilotos de puerto de número, en el desempeño de sus funciones, seguirán un turno riguroso que será cambiado cada veinticuatro horas. Cuando un piloto de puerto faltare a su turno, hará la justificación debida ante el capitán de puerto.

ART. 9o. Cuando los pilotos de puerto consideren que un buque, por falta de dotación de anclas, cadenas y demás amarres, o por tenerlas en mal estado, pueda quedar expuesto a algún accidente o causar otros daños, lo fondearán donde no comprometa la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones, dando cuenta inmediatamente a la autoridad que corresponda. Dicha autoridad señalará de oficio un plazo prudente al capitán del buque de que se trate, para que se provea de lo necesario o haga reparaciones, no permitiéndole cambiar de fondeadero ni salir a la mar, sino hasta que cumpla con lo ordenado.

ART. 10. Cuando un piloto de puerto embarque en un buque que por razones de sanidad deba permanecer en cuarentena podrá desembarcar después de dejar el buque fondeado en el lugar designado por la autoridad y quedar a disposición de la Delegación Sanitaria para su observación, siendo por cuenta de los capitanes, consignatarios, agentes o armadores, los gastos que se originen durante el aislamiento o enfermedad en caso de contagio.

Salvo lo prevenido en el artículo 20. de este reglamento, cuando un piloto de puerto deba permanecer a bordo de un buque, le será abonada, después de cada veinticuatro horas o fracción, una cantidad que deberá fijarse en las tarifas de pilotaje, y que cubrirá el capitán o el representante del buque en cuestión, teniendo, además, el piloto de puerto de que se trata, derecho de alojamiento y alimentación como oficial de cubierta.

ART. 11. Si debido a causa mayor, el piloto de puerto, a la salida de un buque no puede desembarcarse, continuará en el mismo hasta su destino o cualquier otro puerto en el que le sea fácil efectuar su regreso; pero los capitanes, agentes, consignatarios o armadores quedarán obligados a cubrir todos los gastos correspondientes a estadías en puerto (alojamiento y asistencia) y pasaje en primera clase hasta su regreso al lugar de su adscripción. Igualmente se le pagará la cuota señalada en la tarifa de pilotaje, precisamente en la moneda del país en que fue desembarcado el piloto de puerto para su regreso.

ART. 12. La Secretaría de Marina, de acuerdo con los informes del capitán de puerto, piloto mayor y cuerpo de pilotos, fijará los límites del servicio de pilotaje en cada jurisdicción, teniendo en cuenta las condiciones topohidrográficas del lugar. Igualmente determinará las zonas apropiadas para fondeos de visita sanitaria y demás autoridades, cuarentena, y para carga y descarga de explosivos.

ART. 13. Los capitanes de puerto se abstendrán de dar a los pilotos de puerto comisión alguna que no sea de su cometido y que no pueda ser desempeñada simultáneamente con el servicio de pilotaje, evitándose en todo caso distraer al cuerpo de pilotos de puerto de sus obligaciones.

ART. 14. Queda estrictamente prohibido a los pilotos de puerto suspensos y a los individuos que no estén debidamente capacitados, pilotear cualquier clase de embarcaciones, en cualquiera de las maniobras especificadas en la ley de este reglamento o el respectivo.

CAPÍTULO II

Categorías y nombramientos de los pilotos de puerto

ART. 15. Se instituyen, además de los pilotos mayores, los pilotos de puerto de número, que tendrán tres categorías, de primera, segunda y tercera clase. Los requisitos que deben llenar los pilotos de puerto de cada una de las categorías y las obligaciones y facultades que tienen, son las que fija el reglamento respectivo.

En los lugares de la República en que hubiere un solo piloto de puerto, éste tendrá la categoría de piloto mayor, con todas las atribuciones y prerrogativas que le concede la ley, y al que se le asignará el sueldo correspondiente.

ART. 16. Los pilotos mayores y los de número, con agentes de la policía marítima y territorial, y, por tanto, vigilarán el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones vigentes, dando cuenta a la Capitanía de

Puerto de las infracciones que notaren. Cuando un buque, estando de salida, se encuentre sobrecargado o en condiciones que comprometan las seguridades de su navegación, se negarán a pilotarlo, recogiendo el permiso de salida, que entregarán inmediatamente al capitán de puerto, con la información del caso.

ART. 17. Tendrán preferencia para ocupar alguna de las vacantes que ocurrieren en el servicio de pilotaje y ser nombrados pilotos de puerto, las personas que teniendo certificado de competencia correspondiente, reúnan las siguientes circunstancias:

- I. Mayor número de años en el ejercicio del pilotaje;
- II. Informe favorable del capitán de puerto de la jurisdicción, ajustado al reglamento de pilotaje respectivo;
- III. Haber mandado buques por mayor número de años;
- IV. Mayor cultura, temperancia y mejor conducta anterior;
- V. Haberse distinguido en salvamentos de náufragos o en servicios contra incendios;
- VI. Poseer mayor número de idiomas.

ART. 18. No podrán ser nombrados pilotos de puerto los individuos que aun cuando llenen los requisitos previstos en la ley y su reglamento, hubieren sido separados del servicio por embriaguez habitual, mala conducta, o condenados por delitos contra la propiedad.

ART. 19. Los pilotos mayores y los de número estarán subordinados directamente al capitán de puerto del lugar en que ejerzan. Todos los asuntos relacionados con el servicio se tramitarán por conducto de la autoridad mencionada, y solamente en caso de queja podrán hacerlo directamente a la Secretaría de Marina.

ART. 20. El nombramiento de piloto mayor de cada jurisdicción recaerá entre los pilotos de puerto en funciones en el lugar de que se trate y que acredite mayores aptitudes y mejor conducta. En igualdad de circunstancias se atenderá a la antigüedad y méritos personales de los candidatos. En las faltas temporales de los pilotos mayores, los sustitutos interinos serán designados por el capitán de puerto de la jurisdicción, eligiéndose a aquel que esté mejor capacitado para desempeñar el cargo.

ART. 21. Los nombramientos de pilotos mayores deberán ser expedidos por la Secretaría de Marina.

ART. 22. Los pilotos mayores, en su calidad de empleados federales y percibiendo sueldo del erario, estarán afectos a la Ley General de Pensiones Civiles de Retiro.

CAPÍTULO III

Obligaciones de los pilotos de puerto

ART. 23. Son obligaciones de los pilotos mayores, además de las previstas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, las siguientes:

- I. Presentarse diariamente a la Capitanía de Puerto y a la oficina de pilotos de puerto si la hubiere, a la hora conveniente para distribuir los servicios o comisiones, según los turnos correspondientes;
 - II. Ejercer mando sobre los tripulantes de las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje.
 - III. Llevar los turnos del servicio de pilotaje en la forma que previenen la ley, este reglamento y demás disposiciones relativas;
 - IV. Exigir la buena conservación y uso de las embarcaciones usadas en el servicio de pilotaje;
 - V. Inspeccionar los buques que estuvieren de salida, siempre que lo ordene la autoridad marítima, por considerar que se encuentran sobrecargados o no reúnen las condiciones necesarias para la navegación;
 - VI. Verificar sondeos frecuentemente para cerciorarse del estado que guardan los lugares y canales de su jurisdicción, auxiliado por los pilotos de puerto de número que no se encuentren en turno. De las irregularidades que notare en los sondeos y condiciones del puerto, informará a la Capitanía de Puerto, con copia a los demás pilotos de puerto para su conocimiento;
 - VII. Anunciar los pronósticos del tiempo, informando a los capitanes de los buques surtos en el puerto todo lo que les pueda ser útil para su seguridad;
 - VIII. Proponer todo aquello que tienda a mejorar el servicio, informando las deficiencias que notare;
 - IX. Sustituir en las faltas temporales al capitán de puerto e intervenir en la toma de las medidas para los arqueos de los buques; revisar y autorizar con su firma las operaciones y planillas de arqueo de los mismos;
 - X. Rendir diariamente a la Capitanía de Puerto el parte de las entradas, salidas y movimientos habidos durante las veinticuatro horas, según forma aprobada por la Secretaría de Marina;
 - XI. Cuando se avisten varios buques de guerra nacionales o extranjeros, formando una escuadra o flotilla, pilotará el buque insignia, conduciéndolo hasta el fondeadero señalado, indicando a los demás pilotos de puerto los fondeaderos de los demás buques, de acuerdo con el jefe de la escuadra o flotilla.
- ART. 24. Son obligaciones de los pilotos de puerto de número, las siguientes:
- I. Enterarse diariamente y con toda oportunidad del trabajo que les corresponda conforme a su turno o según las disposiciones especiales que pueda dictar la superioridad;
 - II. Auxiliar en todos sentidos las labores del piloto mayor, de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior;
 - III. Cumplir y respetar todas las órdenes y disposiciones relacionadas con el servicio de pilotaje que sean dictadas por la Secretaría de Marina y Capitanía de Puerto.
- ART. 25. Sólo los pilotos mayores nombrados por la Secretaría de Marina percibirán sueldos del erario; pero aun en este caso dividirán, con los demás pilotos de puerto, a prorrata, los honorarios que se obtengan por los servicios de pilotaje.
- ART. 26. Piloto de puerto es el miembro de la Marina Mercante Nacional que, después de haber cumplido con los requisitos que fija la ley, fuere nom-

brado por la Secretaría de Marina para pilotear embarcaciones dentro de los puertos, canales, ríos y lagunas de la República.

ART. 27. Para poder ejercer el pilotaje en un lugar cualquiera de la República, es requisito indispensable tener certificado de competencia y nombramiento expedido por la Secretaría de Marina.

ART. 28. Para los efectos del presente reglamento, se entiende por piloto de puerto a los capitanes de altura, capitanes de marina, pilotos y patrones de costa, río y pesca de la Marina Mercante Nacional que guíen, conduzcan o ayuden, para su seguridad, a las embarcaciones en puertos, canales, ríos, lagos y lagunas de la República, que, después de haber cumplido con los requisitos que se fijan en la ley y en este reglamento, posean el nombramiento de pilotos de puerto para el lugar que se les autorice, expedido por la Secretaría de Marina.

ART. 29. En los lugares en que no hubiere piloto de puerto, nombrado en la forma prevenida por la ley, podrán ejercer como tales, individuos que tengan conocimientos prácticos de la región, con preferencia los que posean certificados de competencia, pero sólo podrán prestar sus servicios a petición de los capitanes, armadores, agentes o consignatarios de los buques que los requieran, debiendo convenir previamente el importe del servicio que se trate de contratar.

CAPITULO IV

Responsabilidades

ART. 30. Las averías que hagan los pilotos de puerto como consecuencia de las maniobras que ejecuten, serán sometidas a una averiguación levantada por el capitán de puerto, previa protesta presentada por el piloto de puerto de que se trate, para que la autoridad correspondiente determine las responsabilidades que les puedan sobrevenir.

ART. 31. Los pilotos de puerto serán responsables de todas las averías causadas por impericia, descuido, temeridad o mala fe en sus indicaciones durante las maniobras que ejecuten, debiendo ser consignados al Ministerio Público Federal para los efectos de ley.

ART. 32. A los capitanes de buques, pilotos de puerto y patrones de las embarcaciones del servicio de pilotaje, les queda estrictamente prohibido amarrar o espiar, o permitir que amarran o espíen sobre balizas o boyas de dirección.

ART. 33. Los pilotos de puerto que en estado de embriaguez se presenten a bordo de los buques que piloten, no deben ser admitidos por el capitán de ellos, quien solicitará su relevo, dando cuenta al Capitán de Puerto para que se practique la averiguación correspondiente. Del resultado que se obtenga se dará cuenta a la Secretaría de Marina para que dicte las sanciones que estime convenientes.

CAPITULO V

Requisitos para el pilotaje

ART. 34. Los capitanes de los buques piloteados deberán firmar una boleta en la que se hará constar el nombre del buque, nacionalidad, agente o consignatario, tonelaje bruto, calado máximo, servicio que se efectuó, hora en que terminó, lugar y fecha. En caso de buques de guerra extranjeros se anotará el tonelaje de desplazamiento.

Esta boleta deberá ser entregada al piloto de puerto al desembarcarse.

La boleta de referencia será en forma de talonario aprobado por la Secretaría de Marina, del que se separará el principal, que se agregará al recibo de cobro, y el talón será enviado con la parte correspondiente a la Capitanía de Puerto.

ART. 35. Los pilotos mayores y los de número, a solicitud de los capitanes de los buques que piloteen, estarán obligados a mostrar su tarjeta de identificación. Esta credencial deberá ser recabada de la Secretaría de Marina, por los conductos debidos.

ART. 36. Cuando los pilotos de puerto se presenten a bordo del buque por pilotear, en el tiempo fijado en la boleta respectiva, y el movimiento se efectuare después de una hora de la señalada, causará un recargo que fijará la tarifa correspondiente; pero si se presentaren después del tiempo indicado en la boleta, el plazo de espera se computará desde la hora en que lleguen.

Al piloto de puerto que no se presente, sin causa justificada, al terminar una hora después de la señalada en la boleta respectiva, y la embarcación estuviere lista para su movimiento, se le aplicará la sanción que previene este reglamento. Los capitanes, agentes o consignatarios darán inmediatamente aviso al capitán de puerto o piloto mayor para que se designe piloto de puerto y se practique la averiguación correspondiente.

CAPITULO VI

Honorarios y gastos de pilotaje

ART. 37. Los pilotos de puerto, excepto los pilotos mayores, no tendrán sueldo del erario, pero, ejerciendo una profesión civil, sus servicios serán retribuidos por los armadores, agentes, consignatarios o capitanes de las embarcaciones que piloteen, según tarifas aprobadas por la Secretaría de Marina. Todas las cantidades recaudadas por este concepto serán repartidas a prorrata entre los pilotos de puerto, debiendo hacerse las liquidaciones por decenas.

ART. 38. Las cantidades que deban cobrarse por servicio de pilotaje serán fijadas por medio de tarifas aprobadas por la Secretaría de Marina.

ART. 39. Para la formación de tarifas para el cobro de servicios de pilotaje deberán tomarse como base el tonelaje bruto, el calado máximo de las embarcaciones, o ambos elementos, y a la vez las condiciones topohidrográficas de los puertos. Para los servicios que se presten a los buques de guerra extranjeros, se aplicarán las cuotas de la tarifa sobre tonelaje, desplazamiento y calado máximo. En la navegación interior, fluvial o de costa, se hará un recargo adicional al cobro anterior por cada veinticinco kilómetros o fracción, cuyo monto fijarán las tarifas respectivas. En las mismas tarifas las cuotas correspondientes a los servicios que se presten en domingos, días festivos y en horas extraordinarias.

ART. 40. Se entiende como un solo servicio de pilotaje, y por consiguiente como único concepto de cobro:

I. El tomar un buque fuera de los límites del puerto, guiarlo, conducirlo, atracarlo, amarrarlo o fondearlo en el lugar que hubiere sido designado por la autoridad marítima; en la inteligencia de que si el buque tuviere que permanecer fondeado durante una hora o más en espera de muelle u órdenes de sus armadores, agentes o consignatarios, o por cualquier otra causa no oficial, con el piloto de puerto a bordo, se cobrará nueva enmienda. Cuando la espera sea mayor de dos horas se considerará interrumpido el servicio para el cual se solicitó el piloto de puerto;

II. Se considerará como enmienda, tomar un buque, llevar o largar amarras para conducirlo a otro fondeadero, muelle, o a distinto tramo del mismo;

III. Respecto a las salidas, también se considerará como un solo servicio el hecho de tomar un buque donde se encuentre, llevar, largar amarras y conducirlo hasta dejarlo fuera de los límites del puerto;

IV. La maniobra de amarre y desamarre en las tomas de petróleo en mar abierto.

ART. 41. (Corregido según se de erratas en el "Diario Oficial" de 19 de abril de 1944): Los gastos que originen las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje, en la conducción del piloto de puerto a los buques que entren, salgan, hagan enmiendas de fondeadero, de muelle a fondeadero o viceversa, así como otras maniobras que estén relacionadas con las necesidades de los buques, serán por cuenta de los armadores, consignatarios, agentes o capitanes, ya sea que dichas embarcaciones sean propiedad de los pilotos de puerto de la jurisdicción o de uniones o sociedades autorizadas legalmente para prestar esos servicios.

La propia Secretaría de Marina autorizará las tarifas que fijen las cuotas para el cobro de cada uno de los servicios prestados, teniendo en cuenta las características de cada puerto.

ART. 42. Las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje no podrán ser empleadas en trabajos distintos a los expresados, con excepción de los de salvamento de naufragos, auxilio a buques en peligro, o en casos de fuerza mayor cuando sean requeridas por la autoridad marítima o por los armadores, agentes, consignatarios o capitanes de los buques en peligro; pero éstos últimos quedarán obligados a pagar las cantidades que se estipulen con anterioridad, según lo previene el decreto de 16 de febrero de 1929, relativo a la Convención Internacional para determinar las reglas que en materia de abordajes y de auxilio

y salvamentos, previene en sus artículos 1o. y 2o., y lo que al respecto ordena la Ley de Vías de Comunicaciones por Agua en su capítulo relativo a accidentes marítimos, artículo 265 y 268.

ART. 43. En los puertos en donde no haya sociedades o uniones destinadas para proporcionar los servicios de conducción de prácticos y amarras de embarcaciones, los pilotos mayores y pilotos de puerto, para el ejercicio de su profesión, podrán disponer en propiedad, de embarcaciones adecuadas para asegurar un buen servicio de pilotaje, y por excepción la Secretaría de Marina permitirá por un plazo prudente que no excederá de un año, que carezcan de ellos, pudiendo utilizar en caso necesario embarcaciones no destinadas exclusivamente al servicio de pilotaje.

CAPITULO VII

Requisitos de las embarcaciones del servicio de pilotaje

ART. 44. Las embarcaciones dedicadas al servicio de pilotaje serán dotadas de salvavidas anulares con su cabo de viria, con tantos chalecos como tripulantes y personas conduzcan, así como de los aparatos sónicos y de señales y de los extinguidores contra incendios necesarios.

ART. 45. (Este artículo fue reformado por decreto de 25 de octubre de 1946, publicado en el "Diario Oficial" de 30 de noviembre del mismo año, en vigor 10 días después, como sigue):

"ART. 45. Las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior, siempre que se encuentren en servicio, enarbolarán durante el día la letra "H" del Código Internacional de Señales, y durante la noche las luces prescritas por el mismo Código. Cuando los pilotos de puerto se vean precisados a usar embarcaciones no destinadas exclusivamente al servicio de pilotaje, usarán las mismas señales indicadas anteriormente".

ART. 46. Ninguna embarcación ajena al servicio de pilotaje podrá usar las insignias y señales que este reglamento previene para el mencionado servicio.

ART. 47. Las embarcaciones del servicio de pilotaje tendrán pintadas en color blanco sobre fondo negro, y de dimensiones apropiadas para que puedan distinguirse fácilmente, el número del puerto a que pertenezcan, así como el número de su licencia y matrícula. Dichas embarcaciones deberán estar pintadas, de negro el casco, la caseta blanca y los mástiles grises.

ART. 48. Las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje estarán sujetas a inspección, de acuerdo con el Reglamento de Inspectores Técnicos Navales y de Máquinas.

ART. 49. Los patrones de las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje serán responsables de que las mismas se encuentren limpias, bien pintadas y convenientemente dotadas con los elementos necesarios para su seguridad y buen servicio, así como de que se cumplan debidamente las disposiciones de la ley y las de este reglamento.

CAPITULO VIII

Práctica y exámenes de pilotaje

ART. 50. Para ejercer la práctica de pilotaje que se requiere para tener derecho a examen de piloto de puerto de cualquier categoría, el interesado solicitará de la Secretaría de Marina, por conducto de la Capitanía de Puerto, la autorización correspondiente que lo acredite como aspirante a piloto de puerto.

ART. 51. De acuerdo con el artículo anterior, una vez cumplida su práctica de tres meses, el aspirante a piloto de puerto de cualquier categoría, solicitará a la Secretaría de Marina por los conductos debidos, el examen correspondiente. Si resultare aprobado, la propia Secretaría de Marina le extenderá certificado de competencia.

ART. 52. Los aspirantes a piloto de puerto, no estarán autorizados para pilotear embarcaciones por sí solos.

ART. 53. Los pilotos mayores y los pilotos de número, estarán obligados a impartir sus conocimientos a los aspirantes, cuyo número no excederá de la tercera parte de los pilotos de puerto que haya en cada lugar, pero cuando éstos sean menos de tres, podrá haber sólo un aspirante.

ART. 54. Se considerarán afectos al servicio de pilotaje, a los aspirantes de piloto de puerto, así como a los patrones y demás tripulantes de las embarcaciones dedicadas a dicho servicio.

ART. 55. Tienen derecho al examen para obtener certificado de competencia como piloto de puerto de primera clase, los capitanes de altura y capitanes de marina que reúnan los siguientes requisitos:

- I. Comprobar con certificado médico tener la aptitud física necesaria;
- II. Haber practicado el pilotaje de embarcaciones en los lugares para los cuales se pretende el certificado de competencia de acuerdo con lo previsto en los artículos 50 y 51 de este reglamento.

ART. 56. Tienen derecho a ser examinados para obtener certificado de competencia como pilotos de puerto de segunda clase, los capitanes de altura, capitanes de marina, pilotos y patrones de costa de la Marina Mercante Nacional, que reúnan los siguientes requisitos:

- I. Comprobar con certificado médico tener la aptitud física necesaria;
- II. Haber practicado el pilotaje de embarcaciones en los lugares para los cuales se pretende el certificado de competencia, de acuerdo con lo previsto en los artículos 50 y 51 de este reglamento;

III. Tratándose de patrones de costa, deberán comprobar haber tenido mando de buque por un período no menor de tres años.

ART. 57. Tienen derecho a ser examinados para obtener certificado de competencia como piloto de puerto de tercera clase, los capitanes de altura, capitanes de marina, pilotos y patrones de costa, pesca y río de la Marina Mercante Nacional, que reúnan los siguientes requisitos:

- I. Comprobar con certificado médico tener la aptitud física necesaria;

II. Haber practicado el pilotaje de embarcaciones en los lugares para los cuales se pretende el certificado de competencia, de acuerdo con lo previsto en los artículos 50 y 51 de este reglamento;

III. Tratándose de patrones de costa, pesca y río, deberán comprobar haber tenido mando de buque por un período no menor de tres años.

ART. 58. La categoría y el número de pilotos de puerto que deban ejercer en cada lugar, serán fijados por la Secretaría de Marina, de acuerdo con el movimiento marítimo de cada puerto.

Los pilotos de puerto sólo podrán ser cesados en sus empleos en los casos previstos en la ley y reglamento, o por determinación judicial que los inhabilite para el ejercicio de pilotaje.

CAPÍTULO IX

Renuncias y licencias

ART. 59. Los pilotos de puerto están facultados para renunciar a sus puestos, pero considerándose el pilotaje como un servicio público, no podrán separarse de su cargo sin que antes se les hubiere aceptado la renuncia. Se tendrán por no presentadas estas renunciaciones cuando dentro de un período de 30 días pretendieren separarse la mitad o más de los pilotos de puerto en servicio en cada jurisdicción, y si insistieran en su deseo, serán consignados al Ministerio Público Federal para los efectos de ley.

ART. 60. En cada puerto, río, canal, lago o laguna en donde el pilotaje sea necesario habrá, además del piloto mayor, los pilotos de puerto de número que fije la Secretaría de Marina, según la importancia del puerto y el tráfico de embarcaciones.

ART. 61. Cuando la disminución del tráfico marítimo lo permita, la Secretaría de Marina podrá comisionar a los pilotos de puerto, en otras dependencias de la misma o concederles licencias ilimitadas. En estos casos, las plazas que queden vacantes no serán ocupadas, pudiendo el piloto de puerto con licencia, regresar nuevamente al servicio en cualquier momento, o cuando sea requerido por la autoridad respectiva, concediéndosele un plazo de dos meses como máximo para presentarse al capitán de puerto de su jurisdicción.

Los pilotos de puerto a que se refiere este artículo en su párrafo anterior, no participarán de la prorata a que tienen derecho los pilotos de puerto en servicio activo; respecto a los que sean comisionados, recibirán el sueldo del empleo que desempeñen.

ART. 62. Siempre que no se opongan a lo prevenido en los artículos anteriores los reglamentos particulares de cada puerto, podrán conceder otras prestaciones o concesiones a los pilotos de puerto, en lo que a licencias o comisiones se refiere.

ART. 63. Cuando por una circunstancia cualquiera faltare el único piloto de puerto, o el número suficiente de ellos para atender las necesidades del servicio, la Secretaría de Marina podrá expedir nombramientos con carácter interino, a los que posean certificado de competencia, o a los que pudieren comprobar su capacidad para el desempeño del servicio, mientras dura la falta temporal que motiva esta determinación.

ART. 64. Los interesados en ocupar una plaza de piloto de puerto deben elevar una instancia a la Secretaría de Marina, acompañando una copia autorizada del certificado de competencia como piloto de puerto del lugar de que se trate, en el concepto de que dicho certificado deberá haber sido expedido dentro de los cinco años anteriores a la fecha de la solicitud. Deberán remitir además, un certificado médico acreditando que el interesado no padece enfermedad, ni adolece de defectos físicos que lo imposibiliten para el ejercicio del pilotaje.

Las personas que posean certificados de competencia antes de los cinco años citados, y que no hayan ejercido durante ese tiempo, deberán revalidarlo, sustentando nuevo examen. En todo caso la revalidación deberá hacerla la Secretaría de Marina.

CAPÍTULO X

Certificados de competencia

ART. 65. Las personas interesadas en presentar exámenes para obtener certificado de competencia como piloto de puerto de un lugar, deberán acreditar que poseen título de capitán de altura, capitán de marina, piloto, y autorización para patrones de costa, pesca y río, según la categoría que se desee obtener, y si la Secretaría de Marina acordare favorablemente la solicitud, ordenará el examen respectivo, que se llevará a cabo en el puerto de que se trate, de acuerdo con el reglamento de exámenes del personal de la Marina Mercante Nacional y con lo que al respecto previene el Reglamento de Pilotaje.

CAPÍTULO XI

Riesgos profesionales

ART. 66. En los casos de enfermedad o incapacidad total para el desempeño de sus obligaciones por causa de accidentes en el trabajo, los pilotos de puerto tendrán derecho, además de lo prevenido en el artículo 257 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a lo dispuesto en el artículo 71 de este reglamento, a recibir atención médica y medicinas por seis meses por cuenta de las utili-

dades que se obtengan en el servicio. Estos gastos deberán deducirse al recibir el piloto de puerto la indemnización correspondiente, al dictarse el fallo definitivo por la autoridad respectiva en contra del o de los responsables.

ART. 67. En caso de fallecimiento o de incapacidad para el servicio por enfermedad de alguno de los pilotos de puerto en ejercicio, entendiéndose en esta situación aun los que se encuentren en vacaciones o con licencia por enfermedad, no se cubrirá su plaza en un período de seis meses, debiendo entregarse a sus herederos, que serán designados con anterioridad, la participación íntegra de la prontata de utilidades por este término, haciéndoseles la liquidación por meses vencidos.

CAPITULO XII

Vacaciones, licencias y bajas de los pilotos de puerto

ART. 68. De acuerdo con el artículo 259 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se concederá a los pilotos mayores y de número, un mes de vacaciones al año, con derecho a disfrutar de los sueldos asignados por la Secretaría de Marina y el prorrateo de las utilidades habidas en el mes.

Las solicitudes serán dirigidas a la Secretaría de Marina por conducto de la Capitanía de Puerto.

ART. 69. También podrán gozar de licencia por enfermedad, los pilotos mayores y de número que justifiquen, por medio de certificado médico, la imposibilidad para atender sus obligaciones, teniendo derecho a sueldos y emolumentos íntegros por el término de dos meses; dos meses con el 50% y dos más sin derecho a ellos; pero si la enfermedad se prolonga, se les concederá una prórroga que no excederá de seis meses.

ART. 70. Terminado el plazo concedido por la superioridad y no estando capacitado para el desempeño de sus labores, causará baja; pero en los casos en que dicho piloto de puerto tenga participaciones en el prorrateo de las utilidades obtenidas en el servicio de pilotaje, tendrá derecho a que se le concedan seis meses de emolumentos íntegros a partir de la fecha de su baja, según lo previene el artículo 259 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El piloto de puerto comprendido en el párrafo anterior no podrá reingresar nuevamente al servicio, aun estando su plaza vacante, durante un año o más, si así lo estima conveniente la Secretaría de Marina.

ART. 71. En los puertos en que el número de pilotos sea solamente de cuatro o menos, nunca podrá gozar de licencia más de uno, pudiendo ser dos cuando hubiere de cinco a diez, y en los puertos restantes estarán siempre en servicio cuando menos las cuatro quintas partes de los pilotos de puerto de número, siempre que no se perjudique el servicio, a juicio de la autoridad correspondiente.

ART. 72. Los pilotos de puerto podrán solicitar de la Capitanía de Puerto licencias económicas para separarse del servicio por un tiempo que no excederá de cinco días.

CAPITULO XIII

Demás personal del servicio de pilotaje y embarcaciones del mismo

ART. 73. Los trabajadores que tripulan las lanchas del servicio de pilotaje se considerarán afectos a dicho servicio.

ART. 74. Son amarradores de cabos, el patrón, motorista y marineros que tripulan las embarcaciones destinadas a ese servicio, así como los obreros que en los muelles y amarraderos colaboren en las maniobras que efectúen los buques. Los servicios prestados por los amarradores serán pagados por los armadores, agentes, consignatarios o capitanes, de acuerdo con las tarifas aprobadas por la Secretaría de Marina.

ART. 75. Los tripulantes de las embarcaciones al servicio de pilotaje, de los remolcadores, y el personal de amarradores, en sus labores durante las maniobras de los buques deberán prestar obediencia exacta a las órdenes que los pilotos de puerto les dicten.

ART. 76. Los tripulantes de las embarcaciones del servicio de pilotaje, así como los amarradores serán contratados por las sociedades o uniones de propietarios a que pertenezcan, de acuerdo con la Ley del Trabajo.

ART. 77. Queda prohibido a los tripulantes de las embarcaciones del servicio de pilotaje pasar a bordo de los buques mientras se encuentren en sus maniobras, a menos de que el servicio así lo requiera, o por causa de fuerza mayor.

Igualmente les queda estrictamente prohibido permitir que embarquen en las lanchas del servicio personas ajenas a él, salvo órdenes que dicte en este respecto el piloto mayor o el piloto de puerto en turno.

CAPITULO XIV

Sanciones

ART. 78. Los pilotos de puerto que faltaren a lo dispuesto en los artículos 24 y 53 serán multados con la cantidad de cincuenta a quinientos pesos por cada infracción.

ART. 79. Los pilotos mayores que faltaren a cualquiera de las obligaciones que les señala este reglamento en su artículo 23, serán acreedores a una multa que variará entre cincuenta y quinientos pesos, a juicio de la Secretaría de Marina.

ART. 80. Los pilotos que faltaren a lo dispuesto en el artículo 8, serán multados con cincuenta pesos, siempre que la falta no esté comprendida en los artículos 36 y 103 de este reglamento.

ART. 81. A los aspirantes a piloto de puerto que infrinjan lo dispuesto en el artículo 52, se les aplicarán las sanciones del artículo 99 de este reglamento.

ART. 82. Los pilotos de puerto que no cumplan con lo ordenado en el artículo 24, inciso III, se harán acreedores a una multa que variará de diez a quinientos pesos, según la importancia de la falta cometida, a juicio de la Secretaría de Marina. En caso de reincidencia se impondrán suspensiones, pudiendo llegar a la cancelación del certificado de competencia.

ART. 83. De acuerdo con los artículos 44, 45, 47 y 77 de este reglamento, a los directivos responsables que no cumplan con lo ordenado, se les impondrá una multa de diez a cien pesos, a juicio de la superioridad.

ART. 84. Los pilotos de puerto que no cumplan con lo prevenido en el artículo 35 de este reglamento, serán multados con diez pesos.

ART. 85. De acuerdo con lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 36 de este reglamento, el piloto de puerto responsable sufrirá una multa de cien pesos.

ART. 86. De acuerdo con el artículo 32, los que desobedecieren lo ordenado se harán acreedores a una multa de cien pesos, pero si ocasionaren averías, pagarán el importe de las reparaciones, siendo consignados al Agente del Ministerio Público Federal, si la importancia del daño lo amerita.

ART. 87. A los pilotos de puerto comprendidos en el artículo 33, se les sancionará con cien pesos o suspensión de quince días. En caso de reincidencia, la Secretaría de Marina ordenará su cese.

ART. 88. Los pilotos de puerto que en el ejercicio de sus funciones no cumplan las órdenes dictadas por la Secretaría de Marina, a través de sus dependencias, serán multados con veinte a cien pesos. Si la desobediencia afecta a alguna de las prevenciones contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y reglamentos respectivos, se aplicarán las sanciones que dichos ordenamientos señalen.

ART. 89. A los tripulantes de las embarcaciones del servicio de pilotaje, que se presenten en estado de embriaguez y cometan actos de indisciplina o cualquiera otra falta que afecte el servicio a juicio de los pilotos de puerto, se les impondrá una multa de diez a cincuenta pesos, en caso de reincidencia la Secretaría de Marina impondrá suspensiones, pudiendo llegar hasta la definitiva cuando lo juzgue conveniente.

ART. 90. Cuando la Secretaría de Marina lo estime conveniente y las necesidades del servicio lo requieran, podrá permutar las suspensiones por multas.

ART. 91. El piloto de puerto que faltare a lo dispuesto en el artículo 2 sin causa justificada, será suspendido en su empleo por un término hasta de seis

meses, a juicio de la Secretaría de Marina, o consignado al Agente del Ministerio Público Federal, si como consecuencia de su actitud los daños causados al buque, obras portuarias o canales de navegación ameritan la aplicación de lo ordenado en las leyes y códigos vigentes.

ART. 92. Los que alteren o cambien las tarifas de pilotaje a que se refiere la ley se harán acreedores a una multa hasta de quinientos pesos.

ART. 93. A los capitanes de los buques que no cumplan con lo ordenado en el artículo 240 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se les impondrá una multa de doscientos pesos.

ART. 94. Los capitanes de los buques que no cumplan con lo dispuesto en el artículo 258 de dicha ley serán sancionados con una multa hasta de quinientos pesos; pero si ocasionaren accidentes al personal, o averías a las embarcaciones, serán consignados a los tribunales competentes para los efectos de la Ley Federal del Trabajo y códigos en vigor.

ART. 95. A los capitanes que no cumplan con lo que dispone el artículo 246 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se les aplicará una multa de doscientos pesos, sin perjuicio de que sean consignados al Agente del Ministerio Público Federal, si median accidentes o averías.

ART. 96. De acuerdo con lo expuesto en el artículo 248 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el capitán que no cumpla con lo dispuesto se hará acreedor a una multa hasta de doscientos pesos, pero si como consecuencia de su actitud se ocasionaren averías o accidentes, será consignado al Agente del Ministerio Público Federal.

ART. 97. De acuerdo con el artículo 6 de este reglamento, los responsables sufrirán una multa hasta de doscientos pesos a juicio de la Secretaría de Marina. Si la infracción constituye un delito, se hará la consignación correspondiente.

ART. 98. Los capitanes que no cumplan con lo que dispone el artículo 7 de este reglamento, se les aplicará una multa hasta de cien pesos; pero si mediaren insultos, ultrajes o cualesquiera otro acto previsto por las leyes y códigos vigentes, serán consignados al Agente del Ministerio Público Federal.

ART. 99. Los que faltaren a lo ordenado en el artículo 14 de este reglamento se harán acreedores a una multa de doscientos pesos, pero en casos de reincidencia serán consignados a la autoridad correspondiente, para los efectos del Código Penal.

ART. 100. Los que no cumplan con lo dispuesto en el artículo 42 de este reglamento serán multados hasta con cien pesos, sin perjuicio de las responsabilidades que les sobrevengan, en caso de averías a las embarcaciones del servicio de pilotaje u otros daños.

ART. 101. A los que no cumplan con lo ordenado en el artículo 75 de este reglamento, se les aplicará una multa de diez a cien pesos, a juicio del capitán de puerto.

ART. 102. A los que están comprendidos en el artículo 46 de este reglamento, se les aplicarán multas de diez a cien pesos, o serán consignados a la autoridad correspondiente, según la importancia del caso.

ART. 103. El piloto de puerto que aun con buen tiempo se negare a efectuar servicios antes de la salida y después de la puesta del sol, no participará en el

prorrates de la cantidad que importe el mencionado servicio, sin perjuicio de que el capitán de puerto dé cuenta a la Secretaría de Marina, para que se le apliquen las sanciones que previene la Ley de Vías Generales de Comunicación y reglamento respectivo.

ART. 104. Los pilotos de puerto que alteren en perjuicio de la navegación cualquiera de las características del puerto, río, barra o canal de su jurisdicción, serán consignados al Agente del Ministerio Público Federal, para los efectos de ley.

ART. 105. Cualquier otra infracción a este reglamento que no esté expresamente prevista en este capítulo, será castigada gubernamentalmente con multa hasta de quinientos pesos, que la Secretaría de Marina impondrá discrecionalmente, con audiencia de los interesados.

TRANSITORIO:

ART. UNICO. Este reglamento entrará en vigor diez días después de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación, quedando derogados los anteriores reglamentos de la materia.

En cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente reglamento en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los seis días del mes de marzo de mil novecientos cuarenta y cuatro. *Manuel Ávila Camacho.* (Rúbrica.) El Secretario de Estado y del Despacho de Marina, *Horberto Jara.* (Rúbrica.) Al C. Lic. *Miguel Alemán,* Secretario de Gobernación. Presente.

APENDICE 3 AL CAP. III, SEC. SEGUNDA

CONVENCION Y ESTATUTOS SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL DE PUERTOS MARITIMOS

CELEBRADOS EN GINEBRA, SUIZA, EL 9 DE DICIEMBRE DE 1923

LÁZARO CÁRDENAS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el día nueve de diciembre de mil novecientos veintitrés, se concluyeron y firmaron en la ciudad de Ginebra, Suiza, entre varias naciones, una Convención y un Estatuto sobre el régimen internacional de puertos marítimos, siendo el texto y la forma de la Convención y Estatuto mencionados, los siguientes:

CONVENCION Y ESTATUTO SOBRE EL REGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS MARITIMOS

Alemania, Bélgica, Brasil, el Imperio Británico (con Nueva Zelanda y la India), Bulgaria, Chile, Dinamarca, España, Estonia, Grecia, Hungría, Italia, Japón, Lituania, Noruega, los Países Bajos, El Salvador, el Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos, Siam, Suecia, Suiza, Checoslovaquia y Uruguay.

Deseando asegurar en la medida más amplia posible la libertad de las comunicaciones a que se refiere el artículo 23, inciso e) del Pacto, garantizando en los puertos de mar que se hallen bajo su soberanía o autoridad y para los fines del comercio internacional, la igualdad de tratamiento entre los buques de todos los Estados Contratantes, sus mercancías y pasajeros;

Considerando, que la Conferencia reunida en Génova el 10 de abril de 1922, pidió en uno de sus acuerdos, comunicado a las organizaciones competentes de la Sociedad de Naciones con aprobación del Consejo y de la Asamblea de la Sociedad, que se celebrasen y pudiesen en vigor a la mayor brevedad posible, las convenciones internacionales relativas al régimen de comunicaciones, previstas en los tratados de paz, y que el artículo 379 del Tratado de Versalles, así como los artículos relativos de los demás tratados, tienen prevista la formación de una Convención General sobre el Régimen Internacional de los Puertos;

Habiendo aceptado la invitación de la Sociedad de Naciones, de tomar parte en una conferencia reunida en Ginebra el 15 de noviembre de 1923;

Deseando poner en vigor las disposiciones del Estado aplicables al régimen internacional de los puertos marítimos que fue adoptado en dicha Conferencia, y celebrar una Convención General con ese fin, las Altas Partes Contratantes han nombrado como Plenipotenciarios suyos, a saber:

El Presidente del Reich alemán: al señor Gottfried Aschmann, Cónsul General en Ginebra;

Su Majestad el Rey de Bélgica: al señor Xavier Nooghean, Ministro de Ferrocarriles, Marítimos, Correos, Telégrafos y Teléfonos de Bélgica, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito.

El Presidente de los Estados Unidos del Brasil: al Comandante Mayor E. Leite de Carvalho, Oficial Mayor en la Escuela de Estado Mayor de Comunicaciones y Tránsito.

El Presidente de la República de Chile: al señor Francisco Rivas Vicuña, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Presidente de la República de Austria, y ante su Alteza Serenísima el Gobernador de Hungría, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito.

Por el dominio de Nueva Zelanda: al Hon. Sir James Allen, K. C. B., Alto Comisionado para Nueva Zelanda en el Reino Unido;

Por la India: al Muy Honorable Lord Hardinge de Penshurst, K. G. C. B., G. C. S. I., G. C. M. C., C. I. L., G. C. V. O., I. S. O., Consejero Privado, ex Virrey, ex Embajador.

Su Majestad el Rey de los Países Bajos: al señor D. Mikoff, Encargado de Negocios en Berna;

El Presidente de la República de Chile: al señor Francisco Rivas Vicuña, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Presidente de la República de Austria, y ante su Alteza Serenísima el Gobernador de Hungría, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Dinamarca: al señor P. A. Holck-Colding, Jefe de Departamento en el Ministerio de Obras Públicas, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito.

Su Majestad el Rey de España: al señor Guillermo Brockmann, Abarzuza, Inspector General de Correos y Puertos, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito.

El Presidente de la República de Estonia: al señor Charles Robert Pusta, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Presidente de la República Francesa, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de los Helenos: al señor A. Politis, Delegado Técnico del Gobierno de Grecia en París, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, y al señor Demetrios G. Phocas, Capitán de Fra-

gata de la Marina Griega, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Alteza Serenísima el Gobernador de Hungría: al señor Emile de Walter, Consejero Ministerial en el Ministerio Real de Hungría de Negocios Extranjeros, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Italia: al señor Paolo Bignami, ex-Sub Secretario de Estado; ex Diputado, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Emperador del Japón: al señor S. Okuyama, Consejero de Embajada, Subjefe de la Oficina del Japón en la Sociedad de Naciones, en París, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República de Lituania: al señor C. Dobkevicius, Consejero de la Legación de Lituania en París, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Noruega: al señor Gabriel Smith, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad la Reina de los Países Bajos: al Jonkheer W. J. M. van Eysinga, Profesor en la Universidad de Leiden, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República de El Salvador: al señor J. C. Guerrero, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Presidente de la República Francesa y ante Su Majestad el Rey de Italia, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

De Walter, Consejero Ministerial en el Ministerio Real de Hungría, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante Su Majestad el Rey de España y ante Su Majestad el Rey de Italia, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de los Servios, Croatas y Eslovenos: al señor B. Voukovich, Director de los Ferrocarriles del Estado, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito.

Su Majestad el Rey de Suecia: al Barón Alstromer, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Consejo Federal Suizo;

El Consejo Federal Suizo: al Doctor Robert Herold, Director de la Sección de Ferrocarriles del Departamento Federal de Correos y Ferrocarriles, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito.

El Presidente de la República Checoslovaca: al señor J. Dvoracek, Ministro Plenipotenciario y Jefe del Departamento Económico en el Ministerio de Negocios Extranjeros;

El Presidente de la República de Uruguay: al señor Benjamín Fernández y Medina, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante Su Majestad el Rey de España, Presidente de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito;

Quienes, después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron en lo siguiente:

ART. 1. Los Estados Contratantes declaran que aceptan el Estatuto adjunto, relativo al Régimen Internacional de Puertos Marítimos, aprobado por la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, tenida en Ginebra el 15 de octubre de 1923.

Dicho Estatuto es considerado como parte integrante de esta Convención. En consecuencia, los Estados Contratantes se obligan a cumplir los deberes de dicho Estatuto, de acuerdo con los términos y según las indicaciones que en el mismo figuran.

ART. 2. Esta Convención no afecta en nada los derechos y obligaciones que provienen de las disposiciones del Tratado de Paz firmado en Versalles el 28 de junio de 1919, ni de los tratados, convenios o acuerdos que en lo sucesivo se celebren por dichos Estados.

ART. 3. Este Estatuto quedará abierto hasta el 31 de octubre de 1924, para ser firmado por cualquier Estado representado en la Conferencia de Ginebra, por cualquier Miembro de la Sociedad de Naciones y por cualquier Estado al que el Consejo de la Sociedad de Naciones haya enviado con ese fin un ejemplar de esta Convención.

ART. 4. La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se entregarán al Secretario General de la Sociedad de Naciones, quien notificará haber hecho el depósito a todos los Estados signatarios o adherentes.

ART. 5. A partir del 1.º de noviembre de 1924, todo Estado representado en la Conferencia mencionada en el artículo primero, todo Miembro de la Sociedad de Naciones y todo Estado al que la Sociedad de Naciones hubiere enviado un ejemplar con ese fin, podrá adherirse a esta Convención.

Esta adhesión se efectuará por un instrumento que se entregará al Secretario General de la Sociedad de Naciones, por el cual se depositará en los Archivos de la Secretaría. El Secretario General notificará inmediatamente el depósito a todos los Estados signatarios o adherentes.

ART. 6. Esta Convención entrará en vigor el primer día después de haber sido ratificada o adherida a por el quincuagésimo día después de la fecha de recepción por el Secretario General de la Sociedad de Naciones, de la quinta ratificación. Después de este tiempo, cada ratificación comenzará a surtir efecto por el primer día después de haber sido recibida. De conformidad con el Estatuto, el primer día después de la adhesión de un Estado a la Convención entrará en vigor el primer día después de haber sido recibida.

De conformidad con el Estatuto, el primer día después de la adhesión de un Estado a la Convención entrará en vigor el primer día después de haber sido recibida.

ART. 7. El Secretario General de la Sociedad de Naciones llevará un registro especial, en el que indicará teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 9, cuáles Estados se han adherido a ella o la han denunciado. Este registro estará en todo tiempo a disposición de los Miembros de la Sociedad y el mismo será publicado lo más frecuentemente posible, de acuerdo con las indicaciones del Consejo.

ART. 8. Bajo reserva de lo dispuesto en el artículo 2 de esta Convención, ésta podrá ser denunciada por cualquiera de las Partes Signatarias, una vez transcurridos cinco años contados desde la fecha de su entrada en vigor, por lo que a dicha Parte respecta. La denuncia se hará en forma de notificación por escrito, dirigida al Secretario General de la Sociedad de Naciones, el que enviará inmediatamente copia de dicha notificación a todas las demás Partes, informándoles acerca de la fecha en que la recibió.

La denuncia surtirá efectos un año después de la fecha en que hubiere sido recibida por el Secretario General y sólo será efectiva respecto de la potencia que la hubiere notificado.

ART. 9. Todo Estado signatario o adherente a la presente Convención podrá declarar, ya sea al momento de estampar su firma o bien al presentar su ratificación o su adhesión, que al aceptar esta Convención no lo hace en nombre del conjunto o bien de alguno de sus protectorados, colonias, posesiones o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad, y podrá ulteriormente, de conformidad con el artículo 5, adherirse por separado a nombre de cualquiera de tales protectorados, colonias, posesiones o territorios de ultramar excluidos, en dicha declaración.

La denuncia, podrá asimismo efectuarse independientemente a nombre de cualquier protectorado, colonia, posesión o territorio de ultramar; las disposiciones del artículo 8 se aplicarán a esta denuncia.

ART. 10. La revisión de esta Convención podrá ser solicitada en cualquier época por una tercera parte de los Estados Contratantes.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados firmaron esta Convención.

Hecha en Ginebra, el día nueve de diciembre de mil novecientos, veintitrés, en un solo ejemplar que quedará depositado en los Archivos de la Secretaría de la Sociedad de Naciones.

Alemania: Gottfried Aschmann; Bélgica: Xavier Neujeau; Brasil: E. Leitao de Carvalho. E. Montarroyos; El Imperio Británico: H. Llewellyn Smith; Nueva Zelandia: J. Allen; La India: Hardinge of Penshurst; Bulgaria: D. Mikoff; Chile: Francisco Rivas Vicuña; Dinamarca: A. Holck-Colding; España: Bajo reserva del derecho sobre emigración a que se refiere el art. 12 (doce) de este Estatuto: Gmo. Brockmann; Estonia: C. R. Pusta; Grecia: A. Politis, D. G. Phocas; Bajo reserva del derecho sobre emigración a que se refiere el art. 12 (doce) de este estatuto, A. P., D. Ph., Hungría: Walter; Italia: Bajo reserva del derecho sobre emigración a que se refiere el art. 12 (doce) de este Estatuto, Paolo Bignani; Japón: S. Okuyama; Lituania: Bajo reserva del derecho sobre emigración a que se refiere el art. 12 de este Estatuto, Dobkevicius; Noruega: Gabriel Smith; Países Bajos: v. Eysinga, con excepción de los territorios de ultramar, de la India Holandesa, del Surinam y Curacao; El Salvador: J. Gustavo Guerrero; Reino de los Servios, Croatas y Eslovenos: Bajo reserva del derecho sobre emigración a que se refiere el artículo 12 (doce) de este Estatuto, B. Voukovitch; Siam: Phya Sanpakitch Preecha; Suecia: Alstromer; Suiza: Herold; Checoslovaquia: Bajo reserva del derecho sobre emigración a que se refiere el artículo 12 (doce) de este Estatuto, J. Dvoracek; Uruguay: B. Fernández Medina.

ESTATUTO

ART. 1. Para los efectos de este Estatuto, se considerarán como puertos marítimos, los puertos frecuentados normalmente por buques de altura y que sirvan para el comercio exterior.

ART. 2. A condición de reciprocidad y bajo la reserva prevista en el primer párrafo del artículo 8, todo Estado Contratante se compromete a conceder a los buques de cualquier otro Estado contratante, un tratamiento igual al de sus propios buques o al que diere a buques de cualquier otro Estado, en los puertos marítimos que se hallen bajo su soberanía o autoridad, por lo que respecta a la libertad de acceso al puerto, el uso de éste y el pleno goce de las facilidades que concede tal Estado a la navegación y a las operaciones comerciales de los buques, las mercancías y pasajeros que conduzcan.

La igualdad de tratamiento establecida en dicha forma, comprenderá las facilidades de toda clase, tales como: señalamiento de lugar donde atracar, facilidades para la carga y la descarga, así como en materia de derechos e impuestos de cualquier naturaleza que se impongan o no por cuenta del Gobierno, de las autoridades públicas, de concesionarios o empresas de toda clase.

ART. 3. Las disposiciones del artículo precedente no limitan en forma alguna la libertad de las autoridades competentes de un puerto marítimo para aplicar medidas que estimen convenientes para la buena administración del puerto, con tal que esas medidas se apeguen al principio de igualdad de tratamiento tal como lo define dicho artículo.

ART. 4. Todos los derechos e impuestos percibidos por la utilización de puertos marítimos, deberán ser publicados antes de ser puestos en vigor.

Lo mismo deberá hacerse con los reglamentos de policía y las ordenanzas del puerto.

En cada uno de los puertos marítimos, las autoridades del puerto tendrán a disposición de los interesados un arancel de los derechos e impuestos vigentes, así como un ejemplar de los reglamentos de policía y de las ordenanzas del puerto.

ART. 5. Al fijar y aplicar derechos aduanales u otros derechos análogos, arbitrios locales o de consumo, así como gastos accesorios que se cobran por la importación o por la exportación de mercancías en los puertos marítimos que se hallan bajo la soberanía o autoridad de los Estados Contratantes, no deberá tenerse en cuenta para nada el pabellón del buque, de suerte que no se hará distinción alguna en detrimento del pabellón de cualquiera de los Estados Contratantes, entre éste y el pabellón del Estado bajo cuya soberanía o autoridad se encuentre el puerto, o el pabellón de algún otro Estado cualquiera.

ART. 6. Con el fin de que el principio de igualdad de tratamiento en los puertos marítimos, establecido en el artículo 2, no resulte nugatorio en la práctica, por la adopción de otras medidas de distinción contrarias a los buques de un Estado Contratante que utilice dichos puertos, cada Estado Contratante se compromete a aplicar las disposiciones de los artículos 4, 20, 21 y 22 del Estatuto anexo a la Convención sobre Régimen Internacional de Ferrocarriles firmada

en Ginebra el 9 de diciembre de 1923, en cuanto que esos artículos sean aplicables a transportes procedentes de o con destino a un puerto marítimo, ya sea que ese Estado Contratante sea o no parte de dicha Convención sobre el Régimen Internacional de Ferrocarriles. Dichos artículos deberán ser interpretados de conformidad con las disposiciones del Protocolo de Firma de dicha Convención. (Véase anexo).

ART. 7. Salvo por motivos excepcionales, basados principalmente en consideraciones geográficas, económicas o técnicas especiales que justifiquen una excepción, los derechos aduanales que se perciban en cualquier puerto marítimo que se halle bajo la soberanía o autoridad de un Estado Contratante, no podrán ser superiores a los que se perciban en las demás fronteras aduanales del mismo Estado, sobre una mercancía de igual naturaleza, de la misma procedencia o con el mismo destino.

Si por los motivos excepcionales arriba expresados, un Estado Contratante concediese facilidades especiales en otras vías de importación o exportación de mercancías, no deberá hacer de esto un medio para hacer distinciones injustificadas con detrimento de la importación o exportación que se efectúe por los puertos marítimos que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

ART. 8. Cada uno de los Estados Contratantes se reserva la facultad de suspender, previa notificación por la vía diplomática, el beneficio de igualdad de tratamiento a cualquier buque de un Estado que no aplicare de manera efectiva, en un puerto marítimo que se halle bajo su soberanía o autoridad, las disposiciones de este Estatuto a los buques del citado Estado Contratante, las mercancías y pasajeros que conduzcan.

En caso de aplicarse la medida indicada en el párrafo que antecede, el Estado que hubiere tomado la iniciativa y el Estado que fuere afectado por la misma, tendrán, uno y otro, la facultad de elevar una demanda a la Corte Permanente de Justicia Internacional, dirigida al Secretario. La Corte resolverá el asunto de conformidad con las reglas de procedimiento sumario.

Sin embargo, cada Estado Contratante tendrá la facultad, en el momento de firmar o ratificar esta Convención, de declarar que renuncia al derecho de tomar las medidas mencionadas en el párrafo primero de este artículo respecto de todos los demás Estados Contratantes que hicieren la misma declaración.

ART. 9. Este Estatuto no se refiere en manera alguna al cabotaje marítimo.

ART. 10. Cada Estado Contratante se reserva el derecho de organizar del modo que mejor le parezca, el servicio de remolques en sus puertos marítimos, a condición de que se observe lo dispuesto en los artículos 2 y 4.

ART. 11. Cada Estado Contratante se reserva el derecho de organizar o de reglamentar el servicio de pilotaje, del modo que mejor le parezca. En los casos en que el pilotaje sea obligatorio, las cuotas que se cobren y los servicios que se presten estarán sujetos a lo dispuesto en los artículos 2 y 4, pero cada Estado Contratante podrá exceptuar de dicha obligación a aquellos nacionales suyos que reúnan determinadas condiciones.

ART. 12. Cada Estado Contratante tendrá la facultad, en el momento de la firma o de la ratificación de esta Convención, de declarar que se reserva el derecho de limitar, de acuerdo con su propia legislación y apegándose hasta don-

de sea posible a los principios de este Estatuto, el transporte de emigrantes a los buques a los que les haya expedido patente especial por llenar las condiciones exigidas en dicha legislación.

Los buques autorizados en esa forma a efectuar el transporte de emigrantes, gozarán en todos los puertos marítimos, de todas las ventajas previstas en este Estatuto.

ART. 13. Este Estatuto se aplicará a todos los buques, ya sea que pertenezcan a particulares, a colectividades públicas o al Estado.

Sin embargo, no es aplicable en forma alguna a los buques de guerra, ni a los buques de vigilancia o de inspección, ni en general, a los buques que ejerzan por cualquier concepto servicios de fuerza pública, ni cualesquiera otros buques que estén exclusivamente destinados a servicios navales, militares o aéreos de un Estado.

ART. 14. Este Estatuto no se refiere en modo alguno a los buques de pesca, ni a la pesca realizada por los mismos.

ART. 15. En caso de que alguno de los Estados Contratantes tengan concedidos, mediante tratado, convención o convenio, determinados derechos a otro Estado, dentro de una zona definida de cualquiera de sus puertos marítimos, para facilitar el tránsito de mercancías y pasajeros con destino a, o procedentes de dicho Estado, ningún otro Estado Contratante podrá invocar las disposiciones de este Estatuto para exigir derechos análogos.

Todo Estado Contratante que goce de tales derechos en un puerto marítimo de un Estado, Contratante o no, deberá apegarse a las disposiciones de este Estatuto, por lo que se refiere al tratamiento de los buques que efectúen comercio con él, así como a las mercancías y pasajeros de tales buques.

Todo Estado Contratante que conceda tales derechos a un Estado no contratante, tendrá la obligación de estipular en el convenio que celebre para el otorgamiento de dicha concesión, que el Estado que disfrutará de tales derechos tendrá la obligación de apegarse a las disposiciones de este Estatuto, por lo que respecta al tratamiento de los buques que efectúen comercio con él, así como a las mercancías y pasajeros de tales buques.

ART. 16. Excepcionalmente y por un plazo lo más corto posible, podrán substituirse las disposiciones de los artículos 2 al 7, inclusive, por medidas especiales o generales que alguno de los Estados Contratantes se viese precisado a tomar en caso de acontecimientos graves que afecten la seguridad del Estado o los intereses vitales del país, quedando entendido que los principios de este Estatuto deberán ser observados en la mayor amplitud posible.

ART. 17. Ninguno de los Estados Contratantes tendrá obligación, conforme a este Estatuto, de permitir el tránsito de viajeros cuya entrada a sus territorios estuviera prohibida, o de mercancías de una clase cuya importación estuviera prohibida, ya sea por razones de salubridad o de seguridad pública o bien como precaución contra enfermedades de los animales o de las plantas. Por lo que se refiere a otros transportes estará obligado por este Estatuto a permitir el transporte de viajeros cuya entrada a sus territorios esté prohibida, o de mercancías cuya importación o exportación esté prohibida en virtud de leyes nacionales

Cada Estado Contratante tendrá la facultad de tomar las medidas de precaución necesarias, relativas al transporte de mercancías peligrosas o de otras de naturaleza semejante, así como medidas de vigilancia general, inclusive la vigilancia de emigrantes que salgan o entren a sus territorios, quedando entendido que tales medidas no deberán tener por resultado que se establezcan distinciones que contraríen los principios de este Estatuto.

Nada de lo establecido en este Estatuto podrá tampoco afectar las medidas que cualquiera de los Estados Contratantes juzgue o pudiere juzgar necesario tomar en virtud de convenciones internacionales generales en las que ese Estado sea parte, o que pudiera celebrarse ulteriormente, en particular las celebradas bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, relativas a la trata de mujeres y menores, al tránsito, a la exportación de determinada clase de mercancías, tales como el opio y otras drogas nocivas, armas, o los productos de la pesca, o bien convenciones generales que tuvieran por objeto impedir cualquiera infracción de los derechos de propiedad industrial, literaria o artística o que se refieran a falsificación de marcas, indicaciones de origen falsas u otros métodos de comercio desleal.

ART. 18. Este Estatuto no fija los derechos y obligaciones de los beligerantes y de los neutrales en tiempo de guerra; sin embargo, este Estatuto subsistirá en tiempo de guerra, en la medida compatible con tales derechos y obligaciones.

ART. 19. Los Estados Contratantes se obligan a introducir en las convenciones que estuvieren vigentes el 9 de diciembre de 1923 y que contravinieren las disposiciones de este Estatuto, tan pronto como las circunstancias lo permitan, o cuando menos en el momento en que tales convenciones expiren, cualesquiera modificaciones necesarias para ponerlas en armonía con estas disposiciones, hasta donde lo permitan las condiciones geográficas, económicas o técnicas de los países o regiones objeto de esas convenciones.

Esto mismo será aplicable a las concesiones otorgadas antes del 9 de diciembre de 1923 para la explotación total o parcial de puertos marítimos.

ART. 20. Este Estatuto no implicará en manera alguna el retiro de facilidades mayores que estuvieren en vigor, concedidas para el uso de puertos marítimos en condiciones compatibles con los principios de este Estatuto; tampoco significará prohibición de conceder en lo sucesivo tales facilidades mayores.

ART. 21. Sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 8, las diferencias que se suscitaren entre los Estados Contratantes con motivo de la interpretación o de la aplicación de este Estatuto, serán solucionadas del siguiente modo:

Si la diferencia no pudiere ser solucionada, ya sea directamente entre las partes, o bien por cualquier otro medio de solución amistosa, las partes interesadas podrán someter la diferencia solicitando un dictamen al órgano que la Sociedad de Naciones hubiere instituido como cuerpo consultivo y técnico de los Miembros de la Sociedad, para asuntos de comunicaciones y tránsito. En casos de urgencia, un dictamen provisional podrá recomendar cualesquiera medidas provisionales tendientes principalmente a restituir al tránsito internacional las facilidades de que gozaba antes del acto o del hecho que hubiere dado motivo a la diferencia.

Si la diferencia no pudiere ser solucionada por alguno de los procedimientos indicados en el párrafo que antecede, los Estados Contratantes someterán su litigio a arbitraje, a menos que hayan acordado o acordaren, por convenio entre ellos, someterlo a la Corte Permanente de Justicia Internacional.

ART. 22. Si el asunto fuere sometido a la Corte Permanente de Justicia Internacional, será estudiado y resuelto en las condiciones que fija el artículo 27 del Estatuto de dicha Corte.

Si se recurriere al arbitraje, y a menos de que las partes acuerden alguna otra forma, cada Parte nombrará un árbitro y el tercer miembro del Tribunal de Arbitraje será escogido por los árbitros, o bien, si éstos no pudieren ponerse de acuerdo sobre el particular, será nombrado por el Consejo de la Sociedad de Naciones de la lista de asesores para asuntos de comunicaciones y tráfico a que se refiere el artículo 27 del Estatuto de la Corte Permanente de Justicia Internacional; en este último caso, el tercer miembro será elegido de conformidad con las disposiciones del penúltimo párrafo del artículo 4 y del primer párrafo del artículo 5 del Pacto de la Sociedad.

El Tribunal de arbitraje dictará su fallo a base del compromiso concertado de común acuerdo por las Partes. Si las Partes no hubieren llegado a un acuerdo, el Tribunal de arbitraje establecerá por unanimidad el compromiso, previo examen de las pretensiones formuladas por las Partes; en caso de no obtener dicha unanimidad, el Consejo de la Sociedad de Naciones resolverá, en las condiciones previstas en el párrafo precedente. Si en el compromiso no se estableciere el procedimiento que habrá de seguirse, el Tribunal de arbitraje lo fijará.

Durante los procedimientos de arbitraje, y salvo que en el compromiso se hubiere estipulado algo en contrario, las Partes se comprometen a someter ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, todo asunto de derecho internacional o todo punto de interpretación jurídica del Estatuto que el Tribunal de arbitraje, a petición de una de las partes, cuya resolución previa, en opinión del tribunal arbitral, sea necesaria para el arreglo de la diferencia.

ART. 23. Queda entendido que este Estatuto no deberá ser interpretado en el sentido de que reglamenta en forma alguna los derechos y obligaciones *inter se* de los territorios que forman parte o se hallan bajo la protección de un mismo Estado soberano, ya sea que tales territorios considerados individualmente sean o no Estados Contratantes.

ART. 24. Nada de lo contenido en los artículos precedentes podrá ser interpretado en el sentido de que afectaren forma alguna ya sean los derechos o las obligaciones de cualquier Estado Contratante en su calidad de Miembro de la Sociedad de Naciones.

A N E X O

Texto de los artículos del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Ferrocarriles, y de las disposiciones relativas al mismo contenidas en el Protocolo de Firma.

ART. 4. Los Estados Contratantes, reconociendo la necesidad de dejar a la explotación de los ferrocarriles la elasticidad indispensable para permitirle que responda a las necesidades complejas de dicha explotación, convienen en mantener intacta la libertad de dicha explotación, vigilando, sin embargo, que dicha libertad se ejerza sin abuso respecto al tránsito internacional.

Se comprometen a dar al tránsito internacional facilidades razonables y a abstenerse de hacer distinciones que fueren de carácter mal intencionado y contrarios a los demás Estados Contratantes, sus nacionales o sus buques.

El beneficio de las disposiciones del presente artículo no se limita a los transportes regidos por un contrato único; se extiende igualmente a los transportes mencionados en los artículos 21 y 22 de este Estatuto, bajo las condiciones especificadas en dichos artículos.

ART. 20. Los Estados Contratantes reconociendo la necesidad de dejar a las tarifas la flexibilidad indispensable para permitirse adaptarse, tan exactamente como fuere posible, a las complejas necesidades del comercio y de la competencia comercial, convienen en mantener intacta su libertad para formar sus tarifas, de acuerdo con los principios aceptados por su respectiva legislación, vigilando, sin embargo, que dicha libertad se ejerza sin abuso respecto al tránsito internacional.

Se comprometen a aplicar al tránsito internacional tarifas que sean razonables, tanto por lo que respecta a las cuotas, como a su aplicación, y se comprometen también a abstenerse de hacer distinciones injustas y contrarias a los demás Estados Contratantes, sus nacionales o sus buques.

Estas disposiciones no evitarán el establecimiento de tarifas combinadas de ferrocarril y buque, que se ajusten a los principios establecidos en los párrafos anteriores.

ART. 21. El beneficio de las disposiciones del artículo 20 no se limitará a transportes regidos por un contrato único. Se hará extensivo también a transportes que se hagan en una serie de etapas, por ferrocarril, por mar o por cualquier otro medio de transporte, y que se efectúen atravesando territorio de varios Estados Contratantes, amparados por contratos separados, siempre que se cumpla con las condiciones que en seguida se indican:

Cada uno de los contratos sucesivos deberá especificar la procedencia inicial y el destino final de la mercancía; durante el trayecto total, las mercancías deberán estar bajo la vigilancia de los porteadores y deberán enviarse por cada porteador al siguiente, directamente y sin más dilación que la necesaria para las operaciones de transporte, las formalidades administrativas de aduana, de arbitrios, de policía u otras.

ART. 22. Las disposiciones del artículo 20 serán también aplicables tanto al tránsito nacional, como al tránsito internacional por ferrocarril, a las mercancías que permanezcan temporalmente en un puerto, sin que haya que tomar en consideración el pabellón bajo el cual hayan sido importadas o vayan a ser exportadas.

PROTOCOLO DE FIRMA: Queda entendido que toda diferencia de tratamiento entre pabellones, fundada exclusivamente en la consideración del pabellón,

deberá considerarse como distinción de carácter injusto, en el sentido de los artículos 4 y 20 del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Ferrocarriles.

PROTOCOLO DE FIRMA DE LA CONVENCIÓN SOBRE EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS MARÍTIMOS

Al momento de proceder a la firma de la Convención sobre Régimen Internacional de Puertos Marítimos, celebrada con esta misma fecha, los infrascriptos, debidamente autorizados, han convenido en lo siguiente:

1o. Queda entendido que las disposiciones de este Estatuto se aplicarán a los puertos de refugio especialmente contruidos con ese fin.

2o. Queda entendido que la reserva hecha por la Delegación de la Gran Bretaña, respecto de las estipulaciones de la fracción 24 de la Ley "Pilotage Act" (sobre pilotaje), de 1913, es aceptada.

3o. Queda entendido que las obligaciones previstas por la legislación francesa, en lo que respecta a corredores marítimos, no se considerarán como contrarias al principio y espíritu del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos.

4o. Queda entendido que la condición de reciprocidad prevista en el artículo 2 del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos, no tendrá por resultado privar de los beneficios de dicho Estatuto a los Estados Contratantes que carezcan de puertos marítimos y que no gocen en alguna zona de un puerto marítimo de otro Estado, de los derechos previstos en el artículo 15 del Estatuto arriba expresado.

5o. En caso de que un Estado o territorio al que no sea aplicable la Convención, tuviere el mismo pabellón o la misma nacionalidad de un Estado Contratante, tal Estado o territorio no podrá invocar derecho alguno que el Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos asegure al pabellón o a los nacionales de los Estados Contratantes.

Este Protocolo tendrá la misma fuerza, validez y duración que el Estatuto aprobado con esta misma fecha, del cual deberá ser considerado como parte integrante.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados firmaron este Protocolo.

Hecho en Ginebra, el día 9 de diciembre de mil novecientos veintitres, en un solo ejemplar que se depositará en los Archivos de la Secretaría de la Sociedad de Naciones y del cual se enviará copia certificada a todos los Estados representados en la Conferencia.

(Signen las mismas firmas que figuran al final de la Convención)

Que invitado México en debida forma a adherirse a la Convención y Estatuto preinsertos, el Ejecutivo de la Unión solicitó de la Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos, la aprobación consiguiente, la cual fue otorgada el veintitres de diciembre de mil novecientos treinta y dos.

Que la adhesión de México fue notificada a la Sociedad de Naciones, y que el instrumento de adhesión correspondiente fue depositado en la Secretaría

de la mencionada Sociedad de Naciones el cinco de marzo de mil novecientos treinta y cuatro.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, a los trece días del mes de agosto de mil novecientos treinta y cinco.

LAZARO CARDENAS, Rúbrica.

El Subsecretario de Relaciones Exteriores.

Encargado del Despacho.

JOSE ANGEL CENICEROS

DECRETO que establece la Tarifa de Derechos Marítimos y Portuarios.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

GUSTAVO DIAZ ORDAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que con fundamento en lo dispuesto por el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el artículo 89 de la Ley de Ingresos de la Federación vigente y atendiendo a que los derechos marítimos y portuarios que se cubren por los servicios que presta el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Marina y sus Dependencias se sujetan a las tarifas establecidas en la ley de 4 de abril de 1934, en el Decreto de 31 de diciembre de 1937 y en otras disposiciones diversas, lo que hace necesario, por su simple antigüedad, actualizarlas, lo cual se cumple en el Presente Decreto.

Que las tarifas referidas, fueron formuladas sobre la base de costos de servicios distintos de los actuales, por lo que atendiendo al incremento de las obras y servicios portuarios y a la mayor eficiencia con que éstos se prestan, el Ejecutivo de mi cargo ha considerado conveniente agrupar en un solo ordenamiento las disposiciones dispersas, a fin de hacer más fácil su consulta, tanto a los particulares como a las autoridades y ajustar el monto de los derechos a pagar al costo actual de los servicios y al uso que de los mismos hagan los interesados, razón por la cual he resuelto expedir el siguiente

Decreto que establece la Tarifa de Derechos Marítimos y Portuarios.

CAPITULO I

De los derechos de puerto

ART. 1o. Las embarcaciones que entren a un Puerto Nacional procedentes del extranjero, con carga para el mismo puerto, causarán los siguientes derechos de puerto:

- I. Hasta de 500 toneladas netas de arqueo, por cada 10 toneladas o fracción \$ 1.20
- II. De 500.01 hasta de 1,000 toneladas netas de arqueo, para las primeras 500 toneladas la cuota señalada en la fracción anterior y para el exceso por cada 10 toneladas o fracción \$ 1.00
- III. De 1,000.01 hasta 5,000 toneladas netas de arqueo por las primeras 1,000 toneladas las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.60
- IV. De 5,000.01 hasta 10,000 toneladas netas de arqueo, para las primeras 5,000 toneladas, las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.40
- V. De 10,000.01 toneladas netas de arqueo en adelante por las primeras 10,000 toneladas, las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.20

ART. 2o. Las embarcaciones extranjeras que entren a un Puerto Nacional con carga para el mismo procedente de otro Puerto Nacional o de lugar inhabilitado de la costa mexicana causarán los siguientes derechos de Puerto:

- I. Hasta de 500 toneladas netas de arqueo por cada 10 toneladas o fracción \$ 1.00
- II. De 500.01 hasta de 1,000 toneladas netas de arqueo, para las primeras 500 toneladas, la cuota señalada en la fracción anterior y para el exceso por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.80
- III. De 1,000.01 hasta de 5,000 toneladas netas de arqueo, por las primeras 1,000 toneladas las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.40
- IV. De 5,000.01 hasta de 10,000 toneladas netas de arqueo, para las primeras 5,000 toneladas las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.20
- V. De 10,000.01 toneladas netas de arqueo en adelante para las primeras 10,000 toneladas, las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.10

ART. 3o. Las embarcaciones que entren a un Puerto Nacional con carga para el mismo procedentes de otro Puerto Nacional o de lugar inhabilitado de la

costa mexicana, que desembarquen carga procedente del extranjero o sea en tráfico mixto, deberán pagar las cuotas señaladas en el artículo 1o.

ART. 4o. Las embarcaciones que entren a un Puerto Nacional en lastre, procedentes del extranjero, causarán la mitad de las cuotas fijadas en el artículo 1o.

ART. 5o. Las embarcaciones extranjeras que entren a un Puerto Nacional en lastre, procedentes de otro Puerto Nacional o de lugar inhabilitado de la costa mexicana, causarán la mitad de las cuotas fijadas en el artículo 2o.

ART. 6o. Las embarcaciones extranjeras que salgan de un Puerto Nacional, con carga tomada en el mismo, para otro Puerto Nacional o lugar inhabilitado de la costa mexicana, causarán los siguientes Derechos de Puerto:

- I. Hasta de 500 toneladas netas de arqueo por cada 10 toneladas o fracción \$ 2.00
- II. De 500.01 hasta 1,000 toneladas netas de arqueo, para las primeras 500 toneladas la cuota señalada en la fracción anterior y para el exceso por cada 10 toneladas o fracción \$ 1.50
- III. De 1,000.01 hasta 5,000 toneladas netas de arqueo, para las primeras 1,000 toneladas, las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso por cada 10 toneladas o fracción \$ 1.00
- IV. De 5,000.01 hasta 10,000 toneladas netas de arqueo para las primeras 5,000 toneladas, las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.50
- V. De 10,001 toneladas netas de arqueo en adelante para las primeras 10,000 toneladas las cuotas señaladas en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada 10 toneladas o fracción \$ 0.40

ART. 7o. Las embarcaciones extranjeras que salgan de un Puerto Nacional, en lastre, para otro puerto nacional o lugar inhabilitado en la costa mexicana, causan las mismas cuotas que fija el artículo anterior.

ART. 8o. Las embarcaciones que salgan de un Puerto Nacional con carga de mercancía extranjera, embarcada en el mismo para el extranjero, transbordo o tránsito, causarán una cuota de \$ 1.00 (un peso) por cada tonelada o fracción de mercancía embarcada.

CAPITULO II

De los derechos de muelle

ART. 9o. Las embarcaciones que atraquen a los muelles de altura de la propiedad o administrados por el Gobierno Federal pagarán por cada 24 horas o fracción mayor de 15 minutos, una cuota de \$ 3.00 por cada metro de eslora o fracción. La cuota establecida en este artículo no será aplicable a las embar-

caciones que únicamente efectúen tráfico de cabotaje ni a las dedicadas a la pesca.

CAPITULO III

De los derechos de muelle

ART. 10. En los muelles propiedad o administrados por el Gobierno Federal o en los que hayan sido contruidos o reparados con cargo al Presupuesto de la Federación se cobrará una cuota de \$ 3.00 por cada tonelada de mercancía o materiales que se embarquen o desembarquen con destino o procedentes del extranjero.

Las mercancías o materiales procedentes de Puertos Nacionales o con destino a otros Puertos Nacionales así como los que se carguen o descarguen utilizando embarcaciones de alijo o dispositivos instalados especialmente para esas manobras, causarán por concepto de derechos de muelle \$ 0.50 por tonelada.

CAPITULO IV

De los derechos de revisión, certificación, comprobación y expedición de la suprema patente de navegación, de matrícula, de registro y de placa

ART. 11. Las embarcaciones que de conformidad con las disposiciones legales en vigor se provean de Suprema Patente de Navegación, causarán los siguientes derechos:

- | | |
|--|-------------|
| a) Hasta de 50 toneladas brutas de arqueo | \$ 200.00 |
| b) De más de 50 hasta 500 toneladas brutas de arqueo | \$ 400.00 |
| c) De más de 500 hasta 5,000 toneladas brutas de arqueo | \$ 800.00 |
| d) De más de 5,000 hasta 15,000 toneladas brutas de arqueo | \$ 1,000.00 |
| e) De 15,000 toneladas brutas de arqueo en adelante | \$ 1,400.00 |

Los derechos establecidos en este artículo, deberán ser cubiertos cada vez que sea expedida la Suprema Patente de Navegación a la embarcación que deba causarlos y el pago deberá comprobarse ante la Capitanía de Puerto de Matrícula, con una copia del recibo oficial que al efecto deberán expedir las Oficinas Recaudadoras a que se refiere el artículo 26 de este Decreto.

Estos derechos comprenden el pago de los servicios por revisión, comprobación y certificación que debe hacer la Capitanía de Puerto, de los datos suministrados en las solicitudes respectivas, en los términos de las disposiciones en vigor.

ART. 12. Las embarcaciones mayores de 20 toneladas brutas de arqueo que sean matriculadas para efectuar Navegación de Altura, Marítima Costera, Cabotaje, Interior de Puerto, Fluvial o Lacustre en cualquier clase de tráfico, causarán los siguientes derechos:

- | | |
|--|-----------|
| a) De 20.01 hasta 100.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 90.00 |
| b) De 100.01 hasta 500 toneladas brutas de arqueo | \$ 100.00 |
| c) De 500.01 hasta 1,000.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 360.00 |
| d) De 1,000.01 toneladas brutas de arqueo en adelante | \$ 480.00 |

Los derechos establecidos en este artículo deberán cubrirse cada vez que se expida la matrícula o se revalide la misma y su pago deberá comprobarse ante la Capitanía de Puerto de Matrícula con una copia del recibo oficial que ampare dicho pago.

Estos derechos comprenden el pago de los servicios por revisión, comprobación y certificación que debe hacer la Capitanía de Puerto, de los datos suministrados en las solicitudes respectivas, en los términos de las disposiciones en vigor.

ART. 13. Las embarcaciones hasta de 20.00 toneladas brutas de arqueo que se matriculen o registren para cualquiera de las diferentes clases de Navegación y Tráfico establecidos, deberán proveerse de la Placa de Matrícula o Registro y causarán los siguientes derechos de placa matrícula:

Tráfico de recreo

I

(Uso particular)

- | | |
|---|-----------|
| a) Hasta de 5.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 150.00 |
| b) De 5.01 hasta de 10.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 300.00 |
| c) De 10.01 hasta de 20.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 500.00 |
| d) De más de 20.00 tonelada, las cuotas que se fijan en el artículo 12. | |

II

Embarcaciones para tráfico de carga, pasajeros, carga y pasajeros mixto y pesca comercial

- | | |
|---|-----------|
| a) Hasta de 5.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 50.00 |
| b) De 5.01 hasta de 10.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 100.00 |
| c) De 10.01 hasta de 20.00 toneladas brutas de arqueo | \$ 200.00 |

Los derechos establecidos por este artículo deberán ser cubiertos al ser expedida la placa a la unidad que los cause al vencimiento de la matrícula que le haya sido concedida y su pago deberá comprobarse, en todo caso, ante la Capitanía de Puerto de Matrícula, con la copia del recibo oficial de pago.

Las embarcaciones dedicadas exclusivamente a la pesca comercial cualquiera que sea su tonelaje bruto de arqueo, causarán solamente el 50% de las cuotas a que se refiere la Tarifa anterior, para cuyo efecto deberán comprobar fehacientemente ante la Capitanía de Puerto o las Delegaciones de la Secretaría de Marina esta circunstancia.

Estos derechos comprenderán el pago de los servicios por revisión, comprobación y certificación que debe hacer la Capitanía de Puerto de los datos suministrados en las solicitudes respectivas en los términos de las disposiciones en vigor.

ART. 14. Las embarcaciones en proceso de matrícula o registro que inician sus actividades mediante un pasavante expedido por la Secretaría de Marina o por el Capitán de Puerto en que se este efectuando ese trámite, causarán, por la expedición de cada pasavante las siguientes cuotas:

a) Embarcaciones hasta de 5 toneladas brutas de arqueo	\$ 50.00
b) De 5.01 a 10 toneladas brutas de arqueo	\$ 100.00
c) De 10.01 a 20 toneladas brutas de arqueo	\$ 200.00
d) De 20.01 a 500 toneladas brutas de arqueo	\$ 300.00
e) De 500.01 a 1,000 toneladas brutas de arqueo	\$ 500.00
f) De 1,000.01 a 5,000 toneladas brutas de arqueo	\$ 1,000.00
g) De 5,000.01 toneladas brutas de arqueo en adelante	\$ 2,000.00

Estos derechos comprenden el pago de los servicios por revisión, comprobación y certificación que debe hacer la Capitanía de Puerto de los datos suministrados en las solicitudes respectivas, en los términos de las disposiciones en vigor.

CAPITULO V

De los derechos de arqueo

ART. 15. Las embarcaciones que sean arqueadas, causarán por cada vez que lo sean los siguientes derechos de arqueo:

I. Hasta de 1000.00 toneladas brutas de arqueo, por cada tonelada bruta o fracción	\$ 0.50
II. De 1,000.01 hasta 5,000.00 toneladas brutas de arqueo, para las primeras 1,000 toneladas brutas, la cuota señalada en la fracción anterior y para el exceso, por cada tonelada bruta o fracción	\$ 0.25
III. De más de 5,000.01 toneladas brutas, para las primeras 5,000 toneladas brutas, la cuota señalada en las fracciones anteriores y para el exceso, por cada tonelada bruta o fracción	\$ 0.20

CAPITULO VI

De los derechos de franco-bordo

ART. 16. Las embarcaciones a las que se les fije la marca máxima de carga, causarán cada vez que sean objeto de esa operación un derecho que se llamará de Franco-Bordo, en la forma siguiente:

I. Hasta de 1,000 toneladas brutas de arqueo, por cada tonelada bruta o fracción	\$ 0.50
II. De más de 1,000.00 toneladas brutas de arqueo, por las primeras 1,000 toneladas la cuota señalada en la fracción anterior y por el exceso, por cada tonelada bruta o fracción	\$ 0.20

CAPITULO VII

De las exenciones

ART. 17. Estarán exentas del pago de los derechos que señalan los artículos 10. y 30., las siguientes embarcaciones:

- I. Las de Guerra, Nacionales o Extranjeras.
- II. Las que hagan exclusivamente servicios oficiales del Gobierno Federal, de los Estados o de algún Gobierno Extranjero.
- III. Las de arribada forzosa, legalmente justificada, si no descargan definitivamente sus mercancías en el puerto, o reciben mercancías en el mismo, para su transporte.
- IV. Las dedicadas exclusivamente a la conservación y reparación del cable submarino.
- V. Las que lleguen para limpiar sus fondos, para ser reparadas o para matricularse siempre que no efectúen operaciones comerciales.
- VI. Las que se dediquen exclusivamente a la pesca para el consumo nacional o para la industrialización de sus productos en territorio nacional.
- VII. Los yates de placer, siempre que no transporten personas o cosas a título oneroso.
- VIII. Las dedicadas exclusivamente a fines humanitarios o científicos.

ART. 18. Estarán exentas del pago de los derechos a que se refiere el artículo 90. aún cuando efectúen operaciones de carga o descarga en tráfico de altura, y por el tiempo que les conceda la Capitanía de Puerto, las embarcaciones siguientes:

- I. Las de Guerra, Nacionales o Extranjeras.
- II. Las que hagan exclusivamente servicios oficiales del Gobierno Federal.
- III. Las dedicadas exclusivamente a la conservación y reparación del cable submarino.

IV. Las dedicadas exclusivamente a fines humanitarios o científicos.

ART. 19. Estarán exentos del pago de los derechos de muellaje a que se refiere el artículo 10:

- I. Los equipajes y menajes de pasajeros, repatriados y turistas.
 - II. Las muestras que no causen impuestos a su importación.
 - III. Los paquetes postales.
 - IV. Los bultos de electos desembarcados por error y que sean reembarcados para su destino.
 - V. Los productos de la pesca que descarguen las embarcaciones dedicadas a esa industria.
 - VI. Los víveres, combustibles, aguada, pertrechos y demás artículos destinados al uso económico de las embarcaciones surtas en el puerto.
 - VII. Los electos pertenecientes al Gobierno Federal o al de los Estados, que se importen o exporten.
 - VIII. Las mercancías de cabotaje.
 - IX. Los restos de naufragios o accidentes de mar.
 - X. La correspondencia.
- ART. 20. Estarán exentas del pago de los derechos a que se refieren los artículos 11, 12, 13 y 14, las siguientes embarcaciones:
- I. Las pertenecientes al Gobierno Federal y que estén dedicadas a servicios oficiales.
 - II. Las dedicadas exclusivamente a fines humanitarios o científicos.
 - III. Las lanchas y botes auxiliares de las embarcaciones nacionales.

ART. 21. Estarán exentas del pago de los derechos a que se refieren los artículos 13 y 16 las embarcaciones pertenecientes al Gobierno Federal y que estén dedicadas a servicios oficiales.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones generales

ART. 22. Para los efectos de este Decreto, se entiende que un buque entra en lastre, cuando no conduce mercancías para el puerto donde llega y que sale en lastre, cuando no tome mercancías en el puerto de donde zarpa.

ART. 23. Los equipajes y menajes de pasajeros, los efectos de rancho, los destinados para uso económico de las embarcaciones, los pertenecientes al Gobierno Federal o a los Estados, los restos de naufragios o accidentes de mar y la correspondencia, no se consideran como mercancías, para los efectos de este Decreto.

ART. 24. Cuando una embarcación cambie su matrícula presentará su documentación para que sea revalidada en el nuevo puerto en que vaya a operar.

ART. 25. Cuando una embarcación entre en un puerto nacional o salga de él remolcando a otra, los derechos de tráfico respectivos se calcularán de manera independiente, como si entraran o salieran separadas.

ART. 26. Las aduanas y secciones aduaneras de despacho serán las encargadas de calificar y recaudar los derechos de puerto que deban aplicarse con motivo de la entrada y salida de las embarcaciones, establecidos en las Tarifas de los artículos 10. a 80., de este Decreto. Las mismas Oficinas también tendrán a su cargo la recaudación de los demás derechos establecidos en los artículos 90. a 16, de conformidad con los datos que al efecto les proporcionen las Capitanías de Puerto o los delegados de la Secretaría de Marina.

Los derechos que causen las embarcaciones dedicadas exclusivamente al tráfico en el interior de los ríos, lagos y lagunas de jurisdicción federal, se recaudarán por conducto de las Oficinas Federales de Hacienda, Subalternas o Agencias, según el caso, del domicilio de los propietarios de las embarcaciones.

ART. 27. La Secretaría de Marina, las Capitanías de Puerto y los delegados de dicha Secretaría, según el caso, tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Proporcionar oportunamente a las Oficinas Recaudadoras, los datos numéricos relativos al tonelaje de las embarcaciones para el efecto del cobro de los derechos que deban causarse sobre esa base.
- II. Proporcionar a las mismas Oficinas los datos relativos al cobro de los derechos que deban causar las embarcaciones de conformidad con los artículos 90. y 10.

III. Dar aviso a las propias Oficinas cada vez que expidan o remuevan cualquiera de los documentos que deban causar los derechos comprendidos en los artículos 11 a 14.

IV. Dar aviso a las citadas Oficinas cuando una embarcación haya sido arqueada, indicando el número de toneladas de registro que arroje la planilla respectiva, para el cobro de los derechos de arqueado, conforme al artículo 15.

V. Dar aviso a las Oficinas citadas, de cuando debe hacerse efectivo el derecho de franco-bordo, indicando el tonelaje de registro de las embarcaciones que deban causarlo de acuerdo con el artículo 16.

VI. Remitir a las Inspecciones o Delegaciones Fiscales de Pesca, una copia de la matrícula, indicando el monto del derecho causado.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día 10. de enero de 1966.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se abrogan las Tarifas contenidas en la ley de 4 de abril de 1954 y en el Decreto de 31 de diciembre de 1937 y todas las demás Tarifas y disposiciones que se opongan a este Decreto.

Para su debida publicación y observancia expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiocho días del mes de marzo de mil novecientos sesenta y seis. *Gustavo Díaz Ordaz.* (Rúbrica.) El Secretario de Hacienda y Crédito Público, *Antonio Ortiz Mena* (Rúbrica.) El Secretario de Marina, *Antonio Vázquez del Mercado.* (Rúbrica.)

ACLARACIÓN al Decreto que establece la Tarifa de Derechos Marítimos y Portuarios, publicado el 28 del mes en curso.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal. Estados Unidos Mexicanos. México. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

C. Director del "Diario Oficial"

Tacuba No. 712

México, D. F.

En el "Diario Oficial" No. 50, correspondiente al jueves 28 del actual aparece publicado el Decreto que establece la Tarifa de Derechos Marítimos y Portuarios y en los estatutos transitorios aparece la redacción del primero en la forma siguiente:

"ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día 1o. de enero de 1966."

La redacción del citado artículo debe decir:

"ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día 2 de mayo de 1966".

Atentamente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D. F., a 29 de abril de 1966.

El Director General,
Lic. Enrique Azuara Salas.

CAPÍTULO IV

EL REGISTRO MARÍTIMO NACIONAL

SUMARIO: 1. La organización actual. 2. Las inscripciones. 3. El Registro Público de Pesca

1. La ley ordena (Art. 96) que la Secretaría de Marina organice el Registro Público Marítimo Nacional; que se designen puertos y otros lugares donde deban establecerse oficinas locales del Registro y la zona que abarque la jurisdicción de cada oficina; y que en la capital de la República se establezca la oficina central nacional.

El desarrollo marítimo necesita de un sistema de Registro como el que la ley ordena establecer; pero también en este aspecto el legislador no ha sido obedecido, y el sistema de Registro no se ha organizado. Supletoriamente, están prestando servicio las oficinas del Registro Público de Comercio, las que, a su vez, están en su mayoría a cargo de los Registradores Públicos locales, lo que produce, en materia de Registro Marítimo, una situación anárquica.

2 En el Registro Público Marítimo Nacional deberán inscribirse, por mandato del artículo 96.

"I. La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y de derechos reales sobre la nave.

II. Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades.

III. Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos.

IV. Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios.

V. Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.

VI. Los contratos que celebren dichas sociedades que deban constar en escritura pública.

VII. Los gravámenes sobre los buques.

VIII. Los demás títulos que esta ley determine que se registren." Las inscripciones deberían hacerse en forma doble: una en el registro local correspondiente, y otra en la oficina central en la ciudad de México. Ambas inscripciones tendrían el mismo valor, y sus efectos se surtirían a partir de la fecha en que se hubiese asentado la primera inscripción. (Art. 97, último párrafo.)

Así, todos los datos relativos a los buques y a las empresas navieras o concesionarias de servicios públicos conexos con la navegación, podrían obtenerse localmente, en el puerto donde las empresas tuviesen principal asiento de sus negocios y si no tuviesen tal asiento en algún puerto, en los puertos de matrícula de los buques que las empresas explotasen (Art. 97, parte final), pero además, habría el control de la oficina central, en la cual serían concentrados todos los datos registrables.

Supletoriamente se aplicarán las normas reguladoras del Registro Público de Comercio.

Salta a la vista la urgencia de que, en cumplimiento de la ley, se organice el Registro Público Marítimo Nacional en la forma que ella ordena.

3. Además del Registro Marítimo Nacional, la Ley de Pesca ordena el establecimiento del Registro Público de Pesca, donde se inscribirán los pescadores profesionales, las embarcaciones pesqueras y los demás elementos relacionados con la pesca, que la ley ordena registrar.

CAPITULO V

EL REGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE

SUMARIO: 1. El concepto jurídico de buque. 2. La nacionalidad, la matrícula y la bandera. 3. Las banderas de complacencia. 4. La nacionalidad internacional. 5. La construcción del buque. Los astilleros. 6. Los buques del Estado. 7. El abandono administrativo del buque.

1. CONCEPTO JURÍDICO DE BUQUE. El buque es un bien mueble, compuesto de elementos diversos (casco, máquinas, anclas, velas en su caso, etc.), que en su conjunto constituye un aparato apto para navegar en el mar, y que está destinado a la navegación. La ley no nos proporciona un concepto legal de buque; pero determina que "se aplicarán a los navíos las reglas relativas a los bienes muebles" (Art. 106).

El concepto de buque es un concepto jurídico, no material. Un mismo instrumento, sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede ser o no ser buque. Por ejemplo: una embarcación destinada al recreo será yate, y si se le destina al tráfico comercial marítimo, adquirirá la calidad de buque; un buque en operación en el tráfico marítimo, si se vende al gobierno para destinarse a fines militares, dejará de ser buque para convertirse en navío militar. La expresión *buque* llevará siempre implícito el calificativo de *mercante*. Y la importancia de que un mismo aparato sea o no buque, se destaca porque si bien a todos los instrumentos que navegan en el mar o se instalan en él (buques, yates, barcos de guerra, barcos-faros, boyas, etc.) se les aplica un régimen administrativo marítimo, sólo a los buques se les aplican las normas del derecho comercial marítimo, lo que, entre otras consecuencias, tiene la muy importante, que estudiaremos después, de la limitación de la responsabilidad de los propietarios o explotadores de buques.

Volveremos sobre este tema al ocuparnos del buque como elemento de la empresa marítima. Para aplicar a una embarcación la calificación jurídica de buque es necesario que se produzcan dos extremos: a) Que la embarca-

ción sea técnicamente apta para la navegación en mar abierto, y b) que esté destinada al tráfico marítimo.

Concretando: buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo.¹

2. LA NACIONALIDAD, LA MATRÍCULA Y LA BANDERA. Ya hemos estudiado que, desde el punto de vista constitucional, el buque como espacio marítimo, forma parte del territorio nacional. La costumbre marítima² ha siempre ha atribuido a los buques una nacionalidad, y esta costumbre se ha insertado en los ordenamientos jurídicos modernos. La atribución de la nacionalidad a los navíos "es tan necesaria como la nacionalidad de las personas físicas".³

Se ha querido ver en la nacionalidad un vínculo de naturaleza personal entre el Estado y el buque, porque tal vínculo, que se dice crea obligaciones y deberes recíprocos, subsiste fuera del territorio.⁴ Por razonamientos de este tipo, y por el hecho de que el buque tiene ciertos atributos propios de la personalidad (nombre, registro, etc.), y con base en algunas expresiones tradicionales de los ordenamientos marítimos (como las que han dicho que el buque "responde", las que hablan de las personas "al servicio del buque", etc.), se ha dicho que los buques tienen personalidad jurídica.⁵

Creamos que todo ha derivado, en el fondo, de un concepto falso de la institución de la nacionalidad, la que no es, como tradicionalmente se ha pretendido, una relación de carácter personal entre el Estado y sus nacionales, generadora de obligaciones recíprocas. El vínculo de la nacionalidad es de imperio; el Estado ejerce soberanía sobre sus súbditos y sobre las cosas a que se aplica su ordenamiento jurídico. Por eso existen no sólo personas nacionales, sino cosas nacionales como el territorio, la bandera, los buques, las aeronaves, etc. Y las relaciones que del vínculo nacen no son obligaciones ordinarias, sino derivadas de la situación especial del Estado y de las personas y cosas que se encuentran bajo su imperio.

Visto así el vínculo de la nacionalidad, y considerando que, según hemos visto, el buque como espacio marítimo tiene la naturaleza del territorio, el problema se aclara.

Serán buques de nacionalidad mexicana:

"I. Los matriculados y abanderados en el país.

II. Los abandonados en aguas de jurisdicción nacional.

¹ Para la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar "la palabra *buque* designa todo flotador de cualquier naturaleza que sea, distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua".

² Para PAUL GROUVELL: *Traité de Droit Maritime*, París, 1958, pág. 73.

³ GROUVELL, *op. cit.*, pág. 73.

⁴ GROUVELL, *op. cit.*, pág. 74.

⁵ Incluso ha habido resoluciones de tribunales mexicanos que han pretendido procesar a un buque por responsabilidades penales.

III. Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas.

IV. Los capturados a enemigos, considerados como buena presa.

V. Los que sean propiedad del Estado." (Art. 91.)

Esta enumeración, y la todavía más extensa que se contiene en el artículo 10. del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, podría reducirse a la fracción I del artículo 91 transcrito, ya que, según disposición del artículo 89, "la nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula, expedidos conforme a esta ley." Todos los buques propiedad del Estado, fracciones II, III, IV y V. deberán matricularse y abanderarse "de oficio". (Art. 90, parte final.)

La matriculación de un buque consiste en su inscripción en los libros respectivos que deberán llevar los capitanes de puerto.⁶ La matrícula de un buque deberá inscribirse, además, en el Registro Marítimo Nacional.

Cuando se presente una solicitud de matrícula, el capitán de puerto ante quien se presente deberá instaurar un expediente por duplicado, y si lo cree procedente, procederá a la matriculación, la que no se considerará definitiva hasta que sea aprobada por la Secretaría de Marina. Una vez otorgada la aprobación, la Secretaría expedirá la Suprema Patente de Navegación y, además, entregará una placa o señal distintiva. "La Suprema Patente de Navegación es válida para todos los mares y puntos de la tierra durante el período presidencial en que se expida" (Art. 23). Pero ni la ley ni el Reglamento dicen para qué vale la Suprema Patente de Navegación. Se supone que su validez es para acreditar la matriculación del buque y, por tanto el derecho a enarbolar la bandera mexicana, es decir, la patente sirve para acreditar la nacionalidad del buque y su capacidad legal para navegar bajo nuestra bandera. No se explica por qué su validez expira con el período presidencial en que fue expedida. Las supremas patentes de navegación y los certificados de matrícula o registro "deberán conservarse a bordo del buque dentro de un marco protegido con cristal por ambos lados". (Art. 26 del Reglamento.) Y agrega el mismo artículo que "la falta de alguno de estos documentos es motivo para que los capitanes de puerto detengan el despacho del buque, procediendo también a su detención y la de su cargamento, cuando fuere sorprendido navegando".

Salta a la vista lo inconveniente de tal reglamentación y de tan innecesario papeleo. Sería suficiente con que los buques se inscribiesen en el Registro Marítimo Nacional y que éste expidiese el correspondiente certificado de registro.

La ley no dice en qué consiste el abanderamiento del buque. Según el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, el abanderamiento consiste en una ceremonia pintoresca y solemne que se practica después de realizado el arqueo del buque, y que

sólo se realiza en los buques de más de treinta toneladas brutas. El capitán de puerto presidirá la ceremonia, "y en presencia de los propietarios o de sus legítimos representantes y de la tripulación, hará la declaración de que el barco es mexicano, en los siguientes términos: *"A nombre de la Nación y por suprema disposición del C. Presidente de la República, declaro solemnemente que el buque (su nombre y puerto de matrícula) es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorgan las leyes del país, quedando en todo bajo la protección y amparo de la bandera de la República"*. En seguida se izará la bandera nacional y se levantará el acta correspondiente, que suscribirán todos los concurrentes. (Art. 18.)

Hecho el abanderamiento, "el capitán de puerto hará entrega personalmente al capitán del buque de los certificados de matrícula, de seguridad de cubierta y máquinas..." (Art. 19.)

En el extranjero serán los cónsules mexicanos quienes presidan las ceremonias de abanderamiento, matriculen provisionalmente al buque y le extiendan su "pasavante", según ya indicamos, para dirigirse al que habrá de ser su puerto de matrícula.

Una vez abanderado un buque "deberá ser tripulado exclusivamente por mexicanos por nacimiento" (Art. 94 LNCM). Esto, en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 32 constitucional.

La matrícula y el abanderamiento de un buque mexicano se pierden si son adquiridos por alguna persona o Estado extranjeros, porque su propietario deje de tener la nacionalidad mexicana, por la pérdida del buque o su imposibilidad para navegar por más de dos años, por ignorarse, también por más de dos años, su paradero en su puerto de matrícula, y por dimisión de la bandera. La dimisión de la bandera deberá ser autorizada por el Ejecutivo Federal. (Art. 95 LNCM.)

3. LAS BANDERAS DE COMPLACENCIA. Para que un buque se nacionalice en algún país, históricamente se ha requerido la existencia de un vínculo con el propio país y sus nacionales. En ciertas épocas, por ejemplo, en Inglaterra, para abanderar un buque se requería que fuese construido en astilleros del país; y otros países, entre ellos el nuestro, exigen que el buque sea propiedad de nacionales del país. Pero, con el fin de eludir algunas disposiciones legales, principalmente sobre impuestos y sobre problemas laborales derivados de las exigencias de los sindicatos, algunos armadores acudieron a países pequeños para abanderar sus buques. Y esos pequeños países, bajo el señuelo de la miga que recibían como impuestos por abanderamiento, y el supuesto prestigio que les produciría el que muchos y grandes buques surcasen los mares bajo sus banderas, legislaron de tal manera que se podía conceder el abanderamiento de un buque sin que

éste tuviera vínculo alguno con el país. Un cónsul honorario de Honduras en Turquía, por ejemplo, que ni siquiera él mismo era hondureño, previo el pago de los impuestos de abanderamiento, abanderaba un buque al que otorgaba el derecho de enarbolar la bandera de Honduras, y el buque era tripulado por extranjeros que ni conocían Honduras, ni hablaban español, ni tenían la menor idea de cual sería la legislación hondureña. Así, esos buques eran tripulados por parias enrolados como verdaderos esclavos y a bordo regía como ley el capricho del capitán. Y aparecieron en los mares grandes flotas panameñas, liberianas, centroamericanas, etcétera, fuera de control estatal.

El problema ha sido objeto de grandes preocupaciones en el plano internacional, y de difícil solución, porque determinar los requisitos del abanderamiento es de la competencia del derecho interno de cada país. Como resultado de esto, la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, tras de reconocer la competencia del ordenamiento interno "para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera", exige que deba "existir una relación auténtica entre el Estado y el buque" y que, en particular, "el Estado ejerza efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social". (Art. 5.)

La Convención exige, además, que los buques naveguen bajo la bandera de un solo Estado y que no se pueda efectuar el cambio de bandera sino "como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro", y determina que "el buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad".

4. LA NACIONALIDAD INTERNACIONAL. Puede haber buques que, sin ser nacionales de un Estado determinado, se encuentren al servicio de una organización internacional, por ejemplo, la Organización de las Naciones Unidas, y podrán enarbolar la bandera de la organización a cuyo servicio se encuentren. (Art. 7, LNCM.) No sería contradictorio, en estos casos hablar de una "nacionalidad internacional" del buque.

5. LA CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE. LOS ASTILLEROS. Los astilleros son instalaciones destinadas a la construcción y reparación de buques.

Para iniciar la construcción de un buque, "los astilleros deberán obtener autorización de la autoridad marítima" (Art. 98 LNCM.)

La construcción del buque deberá realizarse ajustada a las disposiciones técnicas de la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Por ello, la autoridad marítima deberá aprobar los planos correspondientes,

o deberá comprobarse ante ella que dichos planos han sido previamente aprobados por "una institución clasificadora oficialmente reconocida" (Art. 99 LNCM.)

Las sociedades clasificadoras son entidades especializadas, de alta capacidad técnica, que se encargan de inspeccionar y clasificar buques desde su construcción, y llevan un registro de clasificación de naves.⁶ La jurisprudencia comparada ha establecido el principio de que, sin eximir de responsabilidad al constructor, la sociedad clasificadora es responsable de todas las consecuencias perjudiciales que sufra el comprador por defectos en la construcción del buque, ya que para que el comprador se decidiese a realizar el contrato de compraventa, ha sido condición esencial la clasificación, o sea, la intervención responsable de la sociedad clasificadora.⁷

Las sociedades clasificadoras más conocidas entre nosotros son el "Lloyd's Register", de Inglaterra y el "Bureau Veritas", de Francia. Pero existen sociedades semejantes en Italia, Japón, Noruega, Estados Unidos, etc.⁷

La ley ordena que el contrato de construcción se inscriba en el Registro Marítimo Nacional. (Art. 105 LNCM.)

6. LOS BUQUES DEL ESTADO. Tratándose de buques propiedad de los Estados, debemos distinguir entre buques destinados a fines específicamente estatales (buques de guerra, de policía marítima, de investigación científica, etc.), y buques del Estado dedicados al tráfico marítimo, o sea buques mercantes del Estado. Los primeros, o sea los dedicados a fines estatales específicos, "gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera". (Arts. 8 y 9 de la Convención Sobre la Alta Mar.) Conviene recordar que nuestro país, al ratificar la Convención Sobre la Alta Mar, hizo sobre el artículo 9 reserva expresa, por considerar "que los barcos propiedad del Estado, independientemente de su uso, gozan de inmunidad, por lo que no acepta la limitación establecida en dicho artículo que reconoce inmunidad de jurisdicción en alta mar únicamente a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio oficial, no comercial". La reserva es correcta porque todos los buques, en alta mar, solo pueden estar sometidos a la jurisdicción del país de su bandera. El artículo 9 de la Convención sólo se explica, si pensamos en su antecedente, que es el convenio de Bruselas a que se refiere el párrafo siguiente.

Este convenio estableció, en materia de comercio, el principio de igualdad entre armadores privados y Estados armadores. El convenio se refiere a jurisdicción, que sólo puede ejercerse desde tierra y no en alta mar.

⁶ FRANCISCO FARIÑA *Derecho Comercial Marítimo*, Barcelona, 1975, Tomo I.

⁷ En este sentido se ha pronunciado la jurisprudencia comparada. Conf. FARIÑA, *op. cit.*

Después de la Primera Guerra Mundial, diversos Estados, para incrementar el tráfico marítimo, y dadas las grandes pérdidas que en las flotas mercantes ocasionó la guerra, se convirtieron en armadores, y siendo sus buques propiedad estatal, se discutía si tenían derecho a un tratamiento especial y si gozaban de algunas inmunidades derivadas del carácter estatal del armador. El problema fue resuelto por la Convención de Bruselas del 10 de abril de 1926, relativa a la inmunidad de los buques del Estado, la que estableció que "los buques de mar que pertenecen a los Estados o son explotados por ellos, los cargamentos que les pertenecen, los cargamentos y pasajeros transportados por buques del Estado, lo mismo que los Estados que son propietarios de estos buques o que los explotan, o que son propietarios de esos cargamentos, están sometidos, en lo concerniente a las reclamaciones relativas a la explotación de esos buques o al transporte de esos cargamentos, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que las aplicables a los buques, cargamentos y armamentos privados." (Art. 1o.)

Y agrega el artículo 2o. que en lo concerniente a los procedimientos judiciales, a las acciones judiciales y a las competencias de los tribunales, se aplicarán las mismas reglas que fueren aplicables a los armadores privados. Esto es, el Estado-armador no goza de privilegios especiales frente a los armadores privados, ni frente a los terceros titulares de créditos provenientes de la navegación.

Y el artículo 3o. agrega que cuando se trate de buques destinados a un servicio gubernamental no comercial (como los buques de guerra, los yates del Estado, los buques de vigilancia, los buques-hospitales, etc.), "no serán objeto de embargos, secuestros o detenciones por ninguna medida de justicia, ni por procedimiento alguno judicial *in rem*". Naturalmente, y según concluye el artículo que estudiamos, los particulares afectados podrán ejercitar las acciones judiciales que procedan contra el Estado-armador, ante los tribunales competentes del propio Estado.

7. EL ABANDONO ADMINISTRATIVO DEL BUQUE. Estudiaremos después la limitación de la responsabilidad del naviero en materia comercial. También en materia administrativa, en caso de naufragio ocurrido en aguas mexicanas, si los restos del buque "constituyeren obstáculo para la navegación" el naviero estará obligado a retirarlos y "la autoridad marítima señalará al naviero un plazo prudente para que los retire". Pero la responsabilidad del naviero se limitará al valor de los restos, los que, si no son retirados "se considerarán abandonados a favor del Estado". (Art. 86.)

En estos casos la Secretaría de Marina instruye un expediente que termina en un acuerdo del Secretario del Ramo que declara al buque "definitivamente abandonado en aguas nacionales", y por tanto, "queda a beneficio de la Nación, a través del Gobierno Federal".



APENDICE 1 AL CAP. V, SEC. SEGUNDA
MODELO DE SUPREMA PATENTE DE NAVEGACION

SECRETARIA DE MARINA

SUPREMA PATENTE DE NAVEGACION

El Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, de conformidad con el artículo 89 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1968, declara que el

de _____ toneladas brutas de arqueo y _____ toneladas netas de arqueo, cuya Señal Distintiva es _____, pertenece a la Marina Mercante Mexicana y está matriculado en el puerto de _____.

Por tanto, manda a las Autoridades Civiles, Navales y Militares de la República y Comandantes de buques de la Armada de México, no le pongan obstáculo, causen molestia o detención; y antes bien, le auxilien para su regular navegación y legítimo comercio; y a las Autoridades Civiles, Navales y Militares y Comandantes de buques de guerra de potencias extranjeras, suplica que asimismo no le impidan su libre navegación en los mares por donde transite, ni su entrada, salida o detención en los puertos en donde se encuentre, permitiéndole que en ellos se provea de todo lo que necesitare.

Palacio Nacional, México, D. F., a _____ de _____ de mil novecientos _____.

AL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

EL SECRETARIO DE MARINA.

APENDICE 2 AL CAP. V, SECCION SEGUNDA

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960

ARTICULO I

- a) Los Gobiernos Contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones de la presente Convención y sus Reglas anexas, que serán consideradas como parte integrante de la presente Convención. Toda referencia a la presente Convención implica, al mismo tiempo, una referencia de esas Reglas.
- b) Los Gobiernos Contratantes se comprometen a promulgar todas las Leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las demás medidas necesarias para la plena y completa aplicación de la presente Convención, con el fin de asegurar, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, que un buque es adecuado para el servicio a que se destina.

ARTICULO II

Los buques a los que la presente Convención se aplica son los buques matriculados en países cuyos Gobiernos son Contratantes, así como los buques matriculados en territorios a los que se extiende la presente Convención en virtud del Artículo XIII.

ARTICULO III

Leyes, reglamentos

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a comunicar a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en lo sucesivo, denominada la Organización) y a depositar en la misma:

a) Una lista de los organismos no gubernamentales autorizados a actuar en representación suya en la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, que será distribuida a los Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios.

b) El texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que se promulguen sobre las diferentes materias comprendidas en la presente Convención.

c) Un número suficiente de ejemplares de los respectivos Certificados que expidan, de conformidad con las disposiciones de la presente Convención, que serán distribuidos a los Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios.

ARTICULO IV

Casos de fuerza mayor

a) Ningún buque que no esté sometido a las disposiciones de la presente Convención en el momento de emprender un viaje, quedará sometido a dichas disposiciones por motivo de cualquier desviación del viaje previsto, si es debido a mal tiempo o a cualquier otra causa de fuerza mayor.

b) Las personas que se encuentren a bordo de un buque a causa de fuerza mayor o de la obligación impuesta por el Capitán de transportar náufragos u otras personas, no serán tenidas en cuenta cuando se trate de averiguar si se ha aplicado en ese buque cualquier disposición de la presente Convención.

ARTICULO V

Transporte de personas en caso de emergencia

a) Cuando se trate de evacuar personas de un territorio para evitar una amenaza a la seguridad de sus vidas, un Gobierno Contratante podrá autorizar a sus buques a transportar un número de personas superior al que, en diferentes circunstancias, permite la presente Convención.

b) Esa autorización no privará a los demás Gobiernos Contratantes de ninguno de los derechos de fiscalización determinados en la presente Convención, en el caso de que tales buques entren en sus puertos.

c) El Gobierno Contratante que conceda una autorización de la clase mencionada, deberá comunicarlo a la Organización, acompañando un informe con las circunstancias del caso.

ARTICULO VI

Suspensión en caso de guerra

a) En caso de guerra o de otras hostilidades, todo Gobierno Contratante que se considere afectado, bien como beligerante, o bien como neutral, podrá suspender la aplicación de todas o de algunas de las Reglas anexas a la presente Convención. El Gobierno que haga uso de esta facultad, deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento de la Organización.

b) Esa suspensión no privará a los demás Gobiernos Contratantes de ninguno de los derechos de fiscalización, determinados en la presente Convención, sobre los buques del Gobierno que haya usado esa facultad, cuando esos buques se encuentren en puertos de aquellos Gobiernos.

c) El Gobierno que haya dispuesto la suspensión podrá terminarla en cualquier momento y comunicará inmediatamente a la Organización que la suspensión ha terminado.

d) La Organización notificará a todos los Gobiernos Contratantes cualquier suspensión o fin de suspensión que tenga lugar, en conformidad con el presente Artículo.

ARTICULO VII

Tratados y convenciones anteriores

a) Entre los Gobiernos Contratantes, la presente Convención reemplaza y abroga la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmada en Londres el 10 de junio de 1948.

b) Todos los demás tratados, convenciones y acuerdos relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, o a cuestiones que a ello se refieran, actualmente en vigor entre los Gobiernos que son parte en la presente Convención, conservarán su plena y completa vigencia durante su período de duración respectivo en cuanto a:

I. Los buques a los que no es aplicable la presente Convención:

II. Los buques a los que es aplicable la presente Convención, en lo concerniente a aquellas cuestiones no previstas expresamente en la misma.

c) Sin embargo, en aquellos extremos en que esos tratados, convenciones y acuerdos estuvieren en contradicción con lo dispuesto en la presente Convención, prevalecerán las disposiciones de la misma.

d) Todas las cuestiones no previstas expresamente en la presente Convención quedan sometidas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

ARTICULO VIII

Reglas especiales establecidas mediante acuerdo

Cuando, de conformidad con la presente Convención, se establezcan reglas especiales mediante acuerdo entre todos o algunos de los Gobiernos Contratantes, se comunicará el texto de esas reglas a la Organización para que se distribuyan a todos los Gobiernos Contratantes.

ARTICULO IX

Enmiendas

a) I. La presente Convención podrá modificarse mediante acuerdo unánime de los Gobiernos Contratantes.

II. A petición de cualquier Gobierno Contratante, una propuesta de modificación deberá ser comunicada por la Organización a todos los Gobiernos Contratantes, para su examen y aceptación a los efectos de este párrafo.

b) I. Todo Gobierno Contratante podrá, en cualquier momento, proponer a la Organización una enmienda a la presente Convención, y si la Asamblea de la Organización (denominada en adelante la Asamblea) aprueba la propuesta por una mayoría de dos tercios, a recomendación del Comité de Seguridad Marítima de la Organización (denominado en adelante el Comité de Seguridad Marítima) aprobada por una mayoría de dos tercios, la Organización la comunicará a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación.

II. Cualquier recomendación de la naturaleza mencionada hecha por el Comité de Seguridad Marítima, será comunicada por la Organización, a todos los Gobiernos Contratantes, para su examen, por lo menos seis meses antes de que la estudie la Asamblea.

c) I. La Organización convocará, en cualquier momento, una conferencia de Gobiernos, con el fin de examinar las enmiendas a la presente Convención propuestas por cualquier Gobierno, si lo solicita un tercio de los Gobiernos Contratantes.

II. Las enmiendas, que en una conferencia de esa clase, sean aprobadas por una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes, serán comunicadas por la Organización a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación.

d) Toda enmienda comunicada a los Gobiernos Contratantes para su aceptación, de conformidad con los párrafos b) o c) de este Artículo, entrará en vigor para todos los Gobiernos Contratantes, con excepción de aquellos que declaren, antes de la entrada en vigor de la enmienda, que no la aceptan, doce meses después de haber sido aceptada por dos tercios de los Gobiernos Contratantes, entre los que deberán contarse dos tercios de los Gobiernos representados en el Comité de Seguridad Marítima.

e) La Asamblea, por una mayoría de dos tercios, en la que deberán contarse dos tercios de los Gobiernos representados en el Comité de Seguridad Marítima, y a reserva de la aprobación de dos tercios de los Gobiernos Contratantes que son parte en la presente Convención, o bien una conferencia convocada en los términos del párrafo c) de este Artículo, por una mayoría de dos tercios, pueden decidir en el momento de la aprobación de una enmienda que ésta es de una importancia tal que cualquier Gobierno Contratante que formule la declaración prevista en el párrafo d) de este Artículo, y que no acepte la enmienda en un plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor, dejará, a la terminación de ese plazo, de ser parte en la presente Convención.

f) Toda enmienda a la presente Convención formulada de conformidad con este Artículo y que se refiera a la estructura de los buques, sólo será aplicable a aquéllos cuya quilla haya sido colocada después de la fecha de entrada en vigor de la enmienda.

g) La Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes de cualquier enmienda que entre en vigor según lo dispuesto en este Artículo, así como de la fecha a partir de la cual la enmienda comenzará a obligar.

h) Las aceptaciones y declaraciones a que se refiere este Artículo deberán ser notificadas por escrito a la Organización, quien notificará su recepción a todos los Gobiernos Contratantes.

ARTICULO X

Firma y aceptación

a) La presente Convención estará abierta a la firma durante un mes, contado desde el día de la fecha, y a partir de la terminación de ese plazo

permanecerá abierta a la aceptación. Los Gobiernos de los diferentes Estados podrán ser parte en la Convención mediante su:

- I. Firma sin reserva de aceptación;
- II. Firma a reserva de aceptación, seguida de aceptación; o
- III. Aceptación.

b) La aceptación se realizará mediante el depósito de un instrumento en la Organización, quien informará a todos los Gobiernos que ya hubieran aceptado la Convención de toda nueva aceptación que reciba, así como de la fecha de su recepción.

ARTICULO XI

Entrada en vigor

a) La presente Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha en que no menos de quince aceptaciones, entre las que deberán contarse siete de países que posean por lo menos un millón de toneladas de arqueo bruto cada uno, hayan sido depositadas en conformidad con el Artículo X. La Organización informará a todos los Gobiernos que hayan firmado o aceptado la presente Convención, de la fecha en que la misma entrará en vigor.

b) Las aceptaciones depositadas con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, tendrán efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

ARTICULO XII

Denuncia

a) La presente Convención podrá ser denunciada en todo momento por cualquier Gobierno Contratante después de transcurrido un plazo de cinco años, contados a partir de la fecha en que la Convención haya entrado en vigor para el Gobierno de que se trate.

b) La denuncia deberá realizarse mediante una notificación por escrito dirigida a la Organización, quien notificará a todos los restantes Gobiernos Contratantes cualquier denuncia que reciba, así como la fecha de su recepción.

c) La denuncia tendrá efecto un año después de haber sido recibida por la Organización, o después de un plazo más amplio, si así se especificase en la notificación.

ARTICULO XIII

Territorios

a) I. Las Naciones Unidas, en los casos en que sean la autoridad administradora de un territorio, y todo Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán realizar, a la mayor brevedad posible, consultas con tales territorios para procurar extender la aplicación de la presente Convención a los mismos, y podrán, en cualquier momento, mediante notificación por escrito dirigida a la Organización, declarar que la presente Convención se extenderá a esos territorios.

II. La aplicación de la presente Convención se extenderá al territorio especificado en la notificación a partir de la fecha de la recepción de la misma, o a partir de cualquier otra fecha que en ella se señale.

b) I. Las Naciones Unidas, o cualquier Gobierno Contratante que haya formulado una declaración en conformidad con lo dispuesto en el párrafo a) de este Artículo, podrán, en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años contado a partir de la fecha en que la aplicación de la Convención haya sido de esa manera extendida a un territorio, declarar, mediante una notificación por escrito dirigida a la Organización, que la presente Convención dejará de ser aplicable al territorio especificado en la notificación.

II. La presente Convención dejará de ser aplicable a cualquier territorio mencionado en una notificación de esa clase, un año después de la fecha de recepción de la misma por la Organización, o después de un plazo más amplio si así se especificase en la notificación.

c) La Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes la extensión de la aplicación de la presente Convención a cualquier territorio en conformidad con el párrafo a) de este Artículo, y de la expiración de dicha extensión, según lo dispuesto en el párrafo b), indicando en cada caso la fecha a partir de la cual la extensión de la presente Convención ha comenzado a tener efecto o dejará de tenerlo.

ARTICULO XIV

Registro

a) La presente Convención será depositada en los archivos de la Organización y el Secretario General de la Organización enviará copias debidamente certificadas de la misma a todos los Gobiernos Signatarios y a todos los demás Gobiernos que acepten la presente Convención.

b) Tan pronto como la presente Convención entre en vigor, será registrada por la Organización ante el Secretario General de las Naciones Unidas. En fe de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos han firmado la presente Convención.

Dada en Londres, a diecisiete de junio de 1960, en un solo ejemplar, cuyos textos en inglés y francés son igualmente auténticos.

Los textos originales quedarán depositados en la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, en unión de los textos en los idiomas ruso y español, que serán traducciones.

Por el Gobierno de la República Argentina:

C. A. SÁNCHEZ SANUDO.

M. H. CALZOLARI.

N. G. PALACIOS.

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Commonwealth de Australia:

T. NORRIS

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Reino de Bélgica:

R. L. VAN MEERBEKE

R. E. VAN CRAEYNST

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil:

LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA.

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria:

G. ZENGULEKOV.

(A reserva de ratificación y de la siguiente declaración)

"El Gobierno de la República Popular de Bulgaria, observando que la inclusión en la Convención de las disposiciones del párrafo b) de la Regla 7 y de la Regla II del Capítulo VIII en lo que se refiere al procedimiento para la admisión de buques de propulsión nuclear en puertos extranjeros es innecesaria y puede dificultar la utilización de los buques de propulsión nuclear y ser perjudicial para la construcción de esos buques, no se considera obligado por las disposiciones de la Convención antes mencionadas".

Por el Gobierno de Camerún:

CH. SAGUEZ

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de Canadá:

GEORGE A. DREW

ALAN CUMYN

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de China:

WU NAN-JU

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de Cuba:

Por el Gobierno de la República Checoslovaca:

Por el Gobierno del Reino de Dinamarca:

J. WORM

ANDERS BACHE

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República Dominicana:

HÉCTOR GARCÍA GODOY

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de Finlandia:

VOLMARI SARKKA

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República Francesa:

G. GRANDVAL

(A reserva de aceptación ulterior)

Por el Gobierno de la República Federal de Alemania:

H. HERWARTH

K. SCHUBERT

(A reserva de ratificación)

Por el Gobierno del Reino de Grecia:

P. PAGONIS

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República Popular Húngara:

B. SZILAGYI

(A reserva de ratificación y de la siguiente declaración)

"El Gobierno de la República Popular Húngara, observando que la inclusión en la Convención de las disposiciones del párrafo b) de la Regla 7 y de la Regla II del Capítulo VIII en lo que se refiere al procedimiento para

la admisión de buques de propulsión nuclear en puertos extranjeros es innecesaria y puede dificultar la utilización de los buques de propulsión nuclear y ser perjudicial para la construcción de esos buques, no se considera obligado por las disposiciones de la Convención antes mencionadas".

Por el Gobierno de la República de Islandia:

HJALMAR R. BARDARSON
PALL RAGNARSSON

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de la India:

R. L. GUPTA

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de Irlanda:

VALENTIN IREMONGER

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Estado de Israel:

J. J. MINTZ
M. OFER

(A reserva de ratificación)

Por el Gobierno de la República Italiana:

F. GHIGLIA

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Japón:

TORU NAKAGAWA
MASAO MIZUSHINA

(A reserva de ratificación)

Por el Gobierno de la República de Corea:

TONG JIN PARK

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de Kuwait:

M. QABAZARD

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de Liberia:

GEO. T. BREWER, JR.
EDW. R. MOORE
G. BUCHANAN
E. B. MCCROHAN, JR.

(A reserva de aprobación)

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:

Por el Gobierno de los Países Bajos:

C. MOOLENBURGH
E. SMIT FZN

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de Nueva Zelandia:

V. G. BOIVIN

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Reino de Noruega:

NEUBERTH WIE
MODOLV HAREIDE

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Pakistán:

MOHAMMED YOUSUF

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de Panamá:

J. MEDINA

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República del Perú:

RICARDO RIVERA SCHREIBER

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de Filipinas:

E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República Popular Polaca:

Por el Gobierno de la República Portuguesa:

ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES PINTO
JOAQUÍN CARLOS ESTÉVES CARDOSO
ANTONIO DE JESÚS BRAZ BELO DE CARVALHO
MANUEL ANTÚNES DA MOTA

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Estado Español:

Por el Gobierno del Reino de Suecia:
C. G. WIDELL

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la Confederación Suiza:
ARMIN DAENIKER

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:
A. SOLDATOV

(A reserva de ratificación y de la siguiente declaración)

"El Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas observando que la inclusión en la Convención de las disposiciones, del párrafo b) de la Regla 7 y de la Regla 11 del Capítulo VIII en lo que se refiere al procedimiento para la admisión de buques de propulsión nuclear en puertos extranjeros es innecesaria y puede dificultar la utilización de los buques de propulsión nuclear y ser perjudicial para la construcción de esos buques, no se considera obligado por las disposiciones de la Convención antes mencionadas".

Por el Gobierno de la República Árabe Unida:
A. LOUSTAN

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
GILMOUR JENKINS
PERCY FAULKNER
DENNIS C. HASELGROVE

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América:
ALFRED C. RICHMOND
R. T. MERRILL

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República de Venezuela:
IGNACIO IRIBARREN BORGES
A. PICARDI
A. DE PEDRAZA

(A reserva de aceptación)

Por el Gobierno de la República Popular Federativa de Yugoslavia:
LJURISA VESELINOVIC

(A reserva de aceptación)

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

PARTE A. APLICACION, DEFINICIONES, ETC.

REGLA 1

Aplicación

a) Salvo disposición expresa en contrario, las presentes Reglas son de aplicación únicamente a los buques dedicados a viajes internacionales.

b) En cada capítulo se definen con mayor precisión las clases de buques a que el mismo se refiere así como el alcance de sus disposiciones.

REGLA 2

Definiciones

A los efectos de las presentes Reglas, salvo disposición expresa en contrario:

a) Por "Reglas" se entenderán las Reglas a que se refiere el párrafo a) del Artículo I de la presente Convención.

b) por "Administración" se entenderá el Gobierno del país de matrícula del buque.

c) Por "aprobado" se entenderá aprobado por la Administración.

d) Por "viaje internacional" se entenderá todo viaje desde un país donde el presente Convenio es de aplicación, a un puerto situado fuera del mismo o viceversa; y a este respecto se considerará como un país distinto cualquier territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable un Gobierno Contratante, o que esté bajo la administración fiduciaria de las Naciones Unidas.

e) Por pasajero se entenderá toda persona con excepción de:

I. El capitán y los miembros de la tripulación, o cualquiera otra persona empleada u ocupada en cualquier cometido a bordo de un buque en relación con el servicio del mismo y

II. Los niños menores de un año.

f) Por buque de pasaje se entenderá todo buque que transporte más de doce pasajeros.

g) Por buque de carga se entenderá todo buque que no sea de pasaje.

h) Por buque cisterna se entenderá todo buque de carga construido o transformado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.

i) Por buque de pesca se entenderá todo buque utilizado en la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.

j) Por buque de propulsión nuclear se entenderá todo buque provisto de una central nucleoelectrica.

k) Por "buque nuevo" se entenderá todo buque cuya quilla haya sido colocada en la misma fecha de entrada en vigor de la presente Convención, o en fecha posterior.

l) Por "buque existente" se entenderá todo buque que no sea nuevo.

m) Una milla tiene 6.080 pies o 1.852 metros.

REGLA 3

Excepciones

a) Las presentes Reglas, salvo disposición expresa en contrario, no son de aplicación a:

I. Los buques de guerra y transportes de tropas;

II. Los buques de carga de menos de 500 toneladas de registro bruto;

III. Los buques sin propulsión mecánica;

IV. Los buques de madera de construcción primitiva, tales como dhows, juncos, etc;

V. Los yates de recreo no dedicados a tráfico comercial.

VI. Los buques de pesca.

REGLA 4

Exenciones

Si, como consecuencia de circunstancias excepcionales, un buque no dedicado normalmente a viajes internacionales ha de emprender un viaje

internacional aislado, la Administración podrá dispensarle del cumplimiento de cualquiera de las presentes Reglas, siempre que reúna condiciones de seguridad que, en opinión de la Administración, sean adecuadas para el viaje que deba realizar.

REGLA 5

Equivalencia

a) En los casos en que las presentes Reglas prescriban que se debe colocar o llevar a bordo una instalación, materia, dispositivo o aparato concretos, o un determinado tipo de los mismos, o bien que se debe tomar una disposición particular cualquiera, la Administración podrá autorizar que se coloque o lleve cualquiera otra instalación, materia, dispositivo o aparato, o tipo de los mismos, o bien que se tome cualquiera otra disposición a bordo, siempre que llegue al convencimiento mediante los ensayos pertinentes, o por otro medio, de que tal instalación, materia, dispositivo o aparato, o tipo de los mismos, o disposición, es por lo menos tan eficaz como el prescrito por las presentes Reglas.

b) Toda Administración que autorice, en las mencionadas condiciones, la sustitución de una instalación, materia, dispositivo o aparato o de un tipo de los mismos, o bien una disposición, deberá comunicar a la Organización los particulares del caso, acompañados de un informe sobre los ensayos que se hubieran realizado, y la Organización enviará esos particulares a los demás Gobiernos Contratantes, para conocimiento de sus funciones.

PARTE B. VISITAS Y CERTIFICADOS

REGLA 6

Inspección y visita

La inspección y la visita de los buques, en lo que respecta a la aplicación de las disposiciones de las presentes Reglas y a la concesión de las exenciones pertinentes, serán realizadas por funcionarios del país de matrícula del buque; ello no obstante, el Gobierno de cada país puede confiar la inspección y la visita, bien a inspectores designados al efecto, o bien a organizaciones por él reconocidas. En todos los casos, el Gobierno interesado es responsable de que la inspección y la visita sean completas y eficaces.

REGLA 7

Visitas iniciales y subsiguientes de los buques de pasaje

- a) Los buques de pasaje serán objeto de las siguientes visitas:
- I. Visita anterior a la entrada en servicio del buque;
 - II. Una visita periódica cada doce meses;
 - III. Visitas extraordinarias cuando sea oportuno.
- b) Las visitas mencionadas serán realizadas de la siguiente manera:
- I. La visita anterior a la entrada en servicio del buque comprenderá una inspección completa de la estructura, maquinaria y armamento del buque, incluyendo la obra viva en seco y el interior y exterior de las calderas. Esta visita deberá efectuarse de modo que asegure que las disposiciones generales, los materiales y las dimensiones de la estructura, calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, maquinaria, principal y auxiliar, instalación eléctrica, instalación de radio, instalaciones radiotelegráficas de los botes salvavidas con motor, aparatos portátiles de radio para embarcaciones salvavidas, aparatos de salvamento, dispositivos para localización y extinción de incendios, escalas de prácticos y demás armamento, están perfectamente conformes con las disposiciones de la presente Convención, así como con las de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos promulgados en aplicación de la misma por la Administración, para los buques dedicados al servicio a que se destina el buque. La visita deberá también efectuarse de modo que asegure que la construcción de todos los elementos del buque y su armamento es satisfactoria, bajo todos los aspectos, y que el buque está provisto de las luces y medios de hacer las señales sonoras y las señales de socorro exigidas por las disposiciones de la presente Convención y del Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar.
 - II. La visita periódica deberá comprender una inspección de la estructura, calderas y otros recipientes a presión, maquinaria y armamento, con inclusión de la obra viva en seco. La visita deberá efectuarse de modo que asegure que el buque, en lo que respecta a estructura, calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, maquinaria principal y auxiliar, instalación eléctrica, instalación de radio, instalaciones radiotelegráficas de los botes salvavidas con motor, aparatos portátiles de radio para embarcaciones salvavidas, aparatos de salvamento, dispositivos para localización y extinción de incendios, escalas de prácticos y demás armamentos, está en condiciones satisfactorias y apto para el servicio a que se destina, y que cumple los requisitos exigidos en la presente Convención y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentos promulgados en aplicación de la misma por la Admi-

nistración. También serán objeto de la mencionada visita, las luces y medios de hacer señales sonoras y señales de socorro que lleve el buque, con el fin de asegurar que están conformes con lo prescrito en la presente Convención y en el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar.

III. Se llevará a cabo una visita general o parcial, según las circunstancias cada vez que ocurra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad del buque o a la eficacia o integridad de los aparatos de salvamento u otros elementos del armamento; así como que cada vez que se lleven a cabo reparaciones o renovaciones a fin de asegurar que éstas sean desde todos los puntos de vista satisfactorias y que el buque está conforme, bajo todos los aspectos, con las disposiciones de la presente Convención y del Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentos promulgados por la Administración en su cumplimiento.

c) I. Las leyes, decretos, órdenes y reglamentos a que se alude en el párrafo (b) de esta Regla deberán reunir, bajo todos los aspectos, condiciones tales que aseguren que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque es adecuado para el servicio al que se destina.

II. Estas disposiciones deberán señalar, entre otras cosas, los requisitos que habrán de observarse en las pruebas hidráulicas iniciales y subsiguientes, u otras pruebas sustitutivas adecuadas, a que deberán someterse las calderas principales y auxiliares, las conexiones, tuberías de vapor, depósitos de alta presión y tanques de combustible para motores de combustión interna, así como el procedimiento que ha de seguirse en las pruebas y los intervalos entre dos pruebas consecutivas.

REGLA 8

Visita de los aparatos de salvamento y demás armamento de los buques de carga

Los aparatos de salvamento, con excepción de las instalaciones radiotelegráficas de los botes salvavidas con motor y los aparatos portátiles de radio para embarcaciones salvavidas, y los dispositivos para extinción de incendios de los buques de carga a que se refieren los Capítulos II y III de las presentes Reglas, serán objeto de visitas iniciales y subsiguientes análogas a las establecidas para los buques de pasaje en la Regla 7 de este Capítulo, sustituyendo la mención de doce meses por la de 24 meses en el apartado II del párrafo a) de esa Regla. También se incluirán en la visita los planos para combatir incendios en los buques nuevos y las escalas de pilotos,

las luces y los medios de hacer señales sonoras que lleven los buques nuevos y los ya existentes, con el fin de asegurar que responden totalmente a las disposiciones de la presente Convención y, en lo que sean de aplicación, a las del Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar.

REGLA 9

Visita de las instalaciones de radio de los buques de carga

Las instalaciones de radio de los buques de carga, a que se refiere el Capítulo IV de las presentes Reglas, y las instalaciones radiotelegráficas de los botes salvavidas con motor y los aparatos portátiles de radio para embarcaciones salvavidas que se lleven en conformidad con lo dispuesto en el Capítulo III de las presentes Reglas, serán objeto de las visitas iniciales y subsiguientes previstas para los buques de pasaje en la Regla 7 de este Capítulo.

REGLA 10

Visita del casco, maquinaria y armamento de los buques de carga

El casco, maquinaria y armamento (con excepción de los elementos del mismo tenidos en cuenta para la expedición de certificados de seguridad de armamento para buques de carga, certificados de seguridad radiotelegráfica para buques de carga, o certificados de seguridad radiotelefónica para buques de carga) de un buque de carga serán inspeccionados, tanto al terminar su construcción como en posterioridad a la misma, en la forma y con los intervalos que la Administración considere necesario para asegurar que su estado es satisfactorio desde todos los puntos de vista. La visita deberá efectuarse de modo que asegure que las disposiciones generales, los materiales y las dimensiones de la estructura, calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, maquinaria principal y auxiliar, instalaciones eléctricas y demás armamento son adecuados bajo todos los aspectos para el servicio al cual se destina el buque.

REGLA 11

Mantenimiento de las condiciones después de la visita

Después de haberse efectuado cualquiera de las visitas a que se refieren las Reglas 7, 8, 9 y 10, no se podrá introducir ningún cambio en las disposiciones de estructura, en la maquinaria, armamento, etc., objeto de la visita, sin autorización de la Administración.

REGLA 12

Expedición de Certificados

a) I. A los buques de pasaje que reúnan los requisitos establecidos en los Capítulos II, III, y IV, así como los requisitos pertinentes de las presentes Reglas, les será expedido, previa visita e inspección, un certificado que se denomina Certificado de Seguridad para Buques de Pasaje.

II. A los buques de carga que satisfagan los requisitos establecidos en la Regla 10 de este Capítulo referente a buques de carga sometidos a visita, y que reúnan los requisitos pertinentes del Capítulo II, con excepción de los dispositivos para extinción de incendios y a los planos para combatir incendios, les será expedida, previa visita, un certificado que se denomina Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga.

III. A los buques de carga que reúnan los requisitos pertinentes de los Capítulos II y III, y los demás requisitos pertinentes de las presentes Reglas, les será expedido, previa inspección, un certificado que se denomina Certificado de Seguridad de Armamento para Buques de Carga.

IV. A los buques de carga, equipados de instalación radiotelegráfica, que satisfaga los requisitos del Capítulo IV y los demás requisitos pertinentes de las presentes Reglas, les será expedido, previa inspección, un certificado que se denomina Certificado de Seguridad Radiotelegráfica para Buques de Carga.

V. A los buques de carga, equipados de instalación radiotelefónica, que satisfaga los requisitos del Capítulo IV y los demás requisitos pertinentes de las presentes Reglas, les será expedido, previa inspección, un certificado que se denomina Certificado de Seguridad Radiotelefónica para Buques de Carga.

VI. Cuando, en aplicación de lo dispuesto en las presentes Reglas y de conformidad con las mismas, se conceda una exención a un buque, le será expedido, además de los previstos en este párrafo, un certificado que se denomina Certificado de Exención.

VII. Los Certificados de Seguridad para Buques de Pasaje, los Certificados de Seguridad de Construcción para Buques de Carga, los Certificados de Seguridad de Armamento para Buques de Carga, los Certificados de Seguridad Radiotelegráfica para Buques de Carga, los Certificados de Seguridad Radiotelefónica para Buques de Carga y los Certificados de Exención serán expedidos, bien por la Administración, o bien por una persona u organización debidamente autorizada por la Administración. En todos los casos, la Administración asumirá la plena responsabilidad de los Certificados.

b) No obstante lo dispuesto en la presente Convención, los certificados expedidos en aplicación de las disposiciones de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, y de conformidad con las mismas, que sean válidos en el momento de entrar en vigor la presente Convención para la Administración que los haya expedido, conservarán su validez hasta la fecha en que deban expirar según la Regla 13 del Capítulo I de aquella Convención.

c) Ningún Gobierno Contratante deberá expedir Certificados en aplicación de las disposiciones de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, o de la 1929, y en conformidad con las mismas, después de la fecha en que comience a tener efecto la aceptación de la presente Convención por el Gobierno de que se trate.

REGLA 13

Expedición de certificados por otro gobierno

Un Gobierno contratante puede, a petición de la Administración, hacer inspeccionar un buque y, si llega a la conclusión de que satisface los requisitos de las presentes Reglas le expedirá un certificado de conformidad con las mismas. Los certificados expedidos en esta forma deberán contener una nota en la que se consigne que lo han sido a petición del Gobierno del país en el que el buque está o estará matriculado y gozarán del mismo valor y aceptación que los certificados expedidos en aplicación de la Regla 12 de este capítulo.

REGLA 14

Plazo de validez de los Certificados

a) Con excepción de los Certificados de Seguridad de Construcción para Buques de Carga, los Certificados de Seguridad de Armamento para Bu-

ques de Carga y los Certificados de Exención, los certificados se expedirán por un plazo de validez no superior a doce meses. Los Certificados de Seguridad de Construcción para Buques de Carga se expedirán por un plazo de validez no superior a doce meses. Los Certificados de Seguridad de Armamento para Buques de Carga se expedirán por un plazo de validez no superior a veinticuatro meses. Los Certificados de Exención no tendrán un plazo de validez superior al de los certificados a que se refieren.

b) En el caso de tener lugar una visita dentro de los dos meses anteriores a la expiración del plazo de validez por el que un Certificado de Seguridad Radiotelegráfica para Buques de Carga, o un Certificado de Seguridad Radiotelefónica para Buques de Carga, haya sido expedido a un buque de carga de 300, o más, toneladas de registro bruto, y de menos de 500 toneladas de registro bruto, ese certificado podrá ser retirado y expedido uno nuevo, cuyo plazo de validez expirará doce meses después de la fecha de expiración del plazo de validez antes mencionado.

c) Si en la fecha de expiración de su certificado, un buque no se encuentra en un puerto de su país de matrícula, la Administración podrá prorrogar el plazo de validez del certificado, pero esa prórroga se concederá solamente con el fin de que el buque pueda terminar el viaje a su país de matrícula, o al país donde ha de ser inspeccionado, y ello solamente en los casos en que tal medida parezca conveniente y razonable.

d) Ningún certificado se prorrogará de esta forma por un plazo de validez superior a cinco meses, y un buque al que se conceda una prórroga de esta naturaleza no tendrá derecho, a su llegada al país de su matrícula o al puerto en el que haya de ser inspeccionado, a abandonar en virtud de la prórroga ese país o puerto sin haber obtenido un nuevo certificado.

e) Un certificado que no haya sido prorrogado en aplicación de las disposiciones precedentes de esta Regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un plazo de gracia que no excederá de un mes contado a partir de la fecha de expiración que figure en el mismo.

REGLA 15

Firma de los Certificados

a) Los certificados estarán redactados en el idioma oficial, o en los idiomas oficiales, del país que los expida.

b) La forma de los certificados será la de los modelos que figuran en el Apéndice a las presentes Reglas. La disposición de la parte impresa de los modelos de certificados deberá reproducirse exactamente en los certificados que se expidan, o en las copias certificadas de los mismos, y los extremos consignados en los certificados que se expidan, o en las copias certifica-

das de los mismos, deberán ir escritas en caracteres romanos y números arábigos.

REGLA 16

Fijación de los Certificados

Todos los certificados, o copias certificadas de los mismos, expedidos en aplicación de las presentes Reglas, deberán fijarse en un lugar del buque prominente y accesible.

REGLA 17

Aceptación de los Certificados

Los certificados expedidos en nombre de un Gobierno Contratante deberán ser aceptados por los demás Gobiernos Contratantes a todos los efectos de la presente Convención. Y los demás Gobiernos Contratantes concederán a esos certificados la misma validez que a los expedidos por ellos mismos.

REGLA 18

Modificación de los Certificados

a) Si en el curso de un determinado viaje, un buque lleva a bordo un número de personas inferior al máximo indicado en el Certificado de Seguridad para Buques de Pasaje, puede por tanto, en conformidad con lo dispuesto en las presentes Reglas, llevar un número menor de botes salvavidas y otros dispositivos de salvamento que el indicado en el Certificado, el Gobierno, persona u organización mencionados en las Reglas 12 y 13 podrán expedir una certificación adicional.

b) En esta certificación adicional se consignará que, en las mencionadas circunstancias, no se infringen las disposiciones de las presentes Reglas. La certificación se unirá al certificado y sustituirá a éste en lo que a los dispositivos de salvamento se refiere. La certificación adicional no será válida más que para el viaje concreto para el que se expida.

REGLA 19

Fiscalización

Todo buque en posesión de un certificado expedido en aplicación de las Reglas 12 y 13 estará sometido en los puertos de los demás Gobiernos Con-

tratantes a la fiscalización de funcionarios debidamente autorizados por estos Gobiernos, en la medida en que esa fiscalización tenga por objeto comprobar la existencia a bordo de un certificado válido. Este certificado deberá ser aceptado, a menos que exista motivo fundado para creer que el estado del buque o de su armamento no responda sustancialmente a lo especificado en el mismo. En este caso, el funcionario que efectúe la fiscalización deberá tomar las medidas necesarias para impedir la salida del buque hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para los pasajeros o la tripulación. Cuando esta fiscalización dé lugar a cualquier clase de intervención, el oficial que efectúe la fiscalización informará inmediatamente por escrito al cónsul del país de matrícula del buque, de todas las circunstancias que aconsejaron la intervención, comunicándose los hechos a la Organización.

REGLA 20

Privilegios

Los privilegios de la presente Convención no podrán invocarse en favor de los buques que no estén en posesión de los oportunos certificados válidos.

PARTE C. ACCIDENTES

REGLA 21

Accidentes

a) Cada Administración se compromete a realizar una investigación sobre todo accidente que ocurra a cualquiera de sus buques a los que sean de aplicación las disposiciones de la presente Convención, cuando juzgue que esa investigación puede ser de utilidad para determinar qué modificaciones convendría introducir en las presentes Reglas.

b) Cada Gobierno Contratante se compromete a enviar a la Organización informaciones pertinentes a las conclusiones de las mencionadas investigaciones. En ninguno de los informes o recomendaciones de la Organización, basados en esas informaciones se revelará la identidad o nacionalidad de los buques interesados, ni en manera alguna se imputará a un buque o persona ni se insinuará su responsabilidad.

CAPITULO II

CONSTRUCCION

PARTE A. GENERALIDADES

REGLA 1

Aplicación

- (a) (i) Salvo disposición expresa en contrario, este Capítulo es de aplicación a los buques nuevos.
- (ii) En el caso de buques de pasaje y buques de carga existentes cuya quilla haya sido colocada en la fecha de entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, o después de ella, la Administración asegurará el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Capítulo II de esa Convención a los buques nuevos, entendiéndose por tales los así definidos en ese Capítulo. En el caso de buques de pasaje y buques de carga existentes cuya quilla haya sido colocada antes de la fecha de entrada en vigor de la mencionada Convención, la Administración asegurará el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Capítulo II de esa Convención a los buques existentes, entendiéndose por tales los así definidos en ese Capítulo. Por lo que se refiere a los requisitos del Capítulo II de la presente Convención que no eran exigidos en el Capítulo II de la Convención de 1948, la Administración decidirá cuáles de esos requisitos serán exigidos a los buques existentes entendiéndose por tales los así definidos en la presente Convención.
- (b) A los efectos de este Capítulo:
- (i) Se entenderá por buque de pasaje nuevo todo buque de pasaje cuya quilla sea colocada en la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, o después de ella, y todo buque de carga que sea transformado en buque de pasaje en esa fecha, o con posterioridad a la misma. Todos los restantes buques de pasaje se considerarán como buques de pasaje existentes.
- (ii) Se entenderá por buque de carga nuevo todo buque de carga cuya

quilla sea colocada en la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, o después de ella.

c) La Administración podrá, si considera que la naturaleza del viaje y las condiciones de seguridad en que se realiza hacen poco razonable o innecesaria la exigencia de algún requisito concreto de este Capítulo, eximir de ese requisito a determinados buques o clases de buques pertenecientes a su país, que en el curso de su viaje no se alejen más de 20 millas de la tierra más cercana.

d) Los buques de pasaje autorizados, en conformidad con el párrafo c) de la Regla 27 del Capítulo III, a llevar a bordo un número de personas superior a la capacidad de los botes salvavidas de que dispongan, deberán cumplir las normas especiales de compartimentación detalladas en el párrafo e) de la Regla 5 de este Capítulo, y las disposiciones especiales sobre permeabilidad del párrafo d) de la Regla 4 de este Capítulo relacionadas con la mismas, salvo que teniendo en cuenta la naturaleza y condiciones del viaje, la Administración considere que basta con observar lo dispuesto en las restantes Reglas del presente Capítulo.

e) Cuando se trate de buques de pasaje empleados en el transporte de gran número de personas en viajes especiales sin litera, como, por ejemplo, en el transporte de peregrinos, si la Administración considera que el cumplimiento de los requisitos exigidos en este Capítulo es imposible, podrá eximir a tales buques, cuando pertenezcan a su país, del cumplimiento de esos requisitos, bajo las siguientes condiciones:

- (i) Que se observen, en el mayor grado que las circunstancias del tráfico permitan, las disposiciones en materia de construcción.
- (ii) Que se tomen medidas para formular reglas generales aplicables a las circunstancias especiales de esos viajes. Esas reglas se formularán de acuerdo con los demás Gobiernos Contratantes, en caso de existir, que estén directamente interesados en el transporte de pasajeros de esa clase en viajes del tipo mencionado.

No obstante lo dispuesto en la presente Convención, el Reglamento de Simla, de 1931, seguirá en vigor entre los países que lo hayan suscrito, hasta que las reglas que se formulen en cumplimiento de lo dispuesto en el punto II del párrafo c) de esa Regla entren en vigor.

REGLA 2

Definiciones

A los efectos de este Capítulo, salvo disposición expresa en contrario:

a) I. Se entenderá por línea de carga de compartimentación la línea de máxima carga de compartimentación.

II. Se entenderá por línea de máxima carga de compartimentación la línea de flotación que corresponde al calado máximo permitido por las normas de compartimentación aplicables.

b) Se entenderá por eslora del buque la longitud comprendida entre las perpendiculares trazadas en los extremos de la línea de máxima carga de compartimentación.

c) Se entenderá por manga del buque la anchura máxima fuera de forros medida en la línea de máxima carga de compartimentación o por debajo de ella.

d) Se entenderá por calado la distancia vertical comprendida entre la eslora de trazado en el centro del buque y la línea de carga de compartimentación que se considere.

e) Se entenderá por cubierta de mamparos la cubierta más elevada hasta la que tengan los mamparos estancos transversales.

f) Se entenderá por línea de margen una línea trazada en el costado a 3 pulgadas (o 76 milímetros) como máximo por debajo de la cara superior de la cubierta de mamparos.

g) Se entenderá por permeabilidad de un espacio el porcentaje del volumen de dicho espacio que puede ser ocupado por el agua.

El volumen de un espacio que rebase la línea de margen se medirá solamente hasta la altura de esa línea.

h) Se entenderá por espacio de máquinas el espacio comprendido entre la eslora de trazado y la línea de margen y entre los mamparos estancos transversales principales que limitan los espacios ocupados por las máquinas propulsoras principales y auxiliares, las calderas empleadas en la propulsión y todas las carboneras permanentes.

En caso de disposiciones poco frecuentes, la Administración podrá definir los límites de los espacios de máquinas.

i) Se entenderá por espacios de pasajeros aquellos destinados al alojamiento y uso de los pasajeros, con exclusión de pañoles de equipajes, material, víveres y correo.

A los efectos de las Reglas 4 y 5 de este Capítulo, los espacios por debajo de la línea de margen destinados al alojamiento y uso de la dotación se considerarán como espacios de pasajeros.

j) En todos los casos, los volúmenes y áreas se calcularán hasta las líneas de trazado.

PARTE B. COMPARTIMENTACION Y ESTABILIDAD

(La parte B es de aplicación únicamente a los buques de pasaje, con excepción de la Regla 19 que también lo es a los buques de carga.)

REGLA 3

Eslora inundable

a) En cualquier punto de la eslora de un buque, la eslora inundable se determinará mediante un procedimiento de cálculo que tome en cuenta la forma, el calado y demás características del buque de que se trate.

b) En un buque con cubierta de mamparos continua, la eslora inundable en un punto dado es la porción máxima de la eslora del buque, con su centro en el punto considerado, que puede ser inundada en las hipótesis concretas de la Regla 4 de este Capítulo, sin que el buque se sumerja más allá de la línea de margen.

c) I. En un buque sin cubierta de mamparos continua, la eslora inundable en un punto dado puede determinarse trazando una supuesta línea de margen continua que en ninguno de sus puntos se encuentre a menos de 3 pulgadas (o 76 milímetros) por debajo de la cara superior de la cubierta (en el costado) hasta la que se conservan estancos los mamparos de que se trate y el forro exterior.

II. En aquellos casos en que una porción de la supuesta línea de margen se encuentre sensiblemente por debajo de la cubierta hasta la que llegan los mamparos, la Administración podrá conceder un margen de tolerancia por lo que respecta a la estabilidad de aquellas porciones de los mamparos que se encuentren por encima de la línea de margen e inmediatamente debajo de la cubierta más alta.

REGLA 4

Permeabilidad

a) Las hipótesis concretas a que se alude en la Regla 3 de este Capítulo se refieren a las permeabilidades de los espacios situados por debajo de la línea de margen.

En la determinación de la eslora inundable, se utilizará una permeabilidad media uniforme en toda la eslora de cada una de las siguientes partes del buque situadas por debajo de la línea margen.

I. El espacio de máquinas, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo;

II. la parte del buque situada a proa del espacio de máquinas; y

III. la parte del buque situada a popa del espacio de máquinas

b) I. La permeabilidad media uniforme en todo el espacio de máquinas se calculará mediante la fórmula:

$$85 - 10 \frac{(a - c)}{v}$$

en la que:

a volumen de los espacios de pasajeros, tal como se definen en la Regla 2 de este Capítulo, que estén situados por debajo de la línea de margen dentro de los límites del espacio de máquinas.

c volumen de los entrepuentes situados por debajo de la línea de margen dentro de los límites del espacio de máquinas, que estén destinados para mercancías, carbón o armamento.

v volumen total del espacio de máquinas situado por debajo de la línea de margen.

II. En los casos en que se demuestre de manera satisfactoria para la Administración que la permeabilidad media determinada mediante un cálculo detallado es menor que la que resulta de la fórmula, podrá utilizarse el valor calculado en forma detallada. A los fines de ese cálculo, las permeabilidades de los espacios de pasajeros, tal como se definen en la Regla 2 de este Capítulo, se supondrán iguales a 95, las de todos los espacios de carga, carbón y armamento, iguales a 60, y las del doble fondo, tanques de combustible líquido y otros tanques, iguales a los valores que se aprueben en cada caso.

c) Con excepción del caso previsto en el párrafo d) de esta Regla, la permeabilidad media uniforme en toda la parte del buque situada a proa (o a popa) del espacio de máquinas se determinará mediante la fórmula:

$$63 - 35 \frac{a}{v}$$

en la que:

a volumen de los espacios de pasajeros, tal como se definen en la Regla 2 de este Capítulo, situados por debajo de la línea de margen a proa (o a popa) del espacio de máquinas, y

v volumen total de la parte del buque situada por debajo de la línea de margen a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

d) Cuando se trate de un buque al que se autorice, en conformidad con

el párrafo c) de la Regla 27 del Capítulo III, a llevar a bordo un número de personas superior a la capacidad de botes salvavidas con que cuente, y que deba, según el párrafo d) de la Regla 1 de este Capítulo, satisfacer requisitos especiales, la permeabilidad media uniforme en toda la parte del buque situada a proa (o a popa) del espacio de máquinas se determinará mediante la fórmula:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

en la que:

b volumen de los espacios situados por debajo de la línea de margen y encima de la parte superior de las varengas, doble fondo, o tanques de raseles, según el caso, que sean adecuados y utilizados para servir de espacios de carga, carboneras o tanques de combustible líquido, pañoles de armamento, equipaje y correo, caja de cadenas y tanques de agua dulce, que se encuentren a proa (o a popa) del espacio de máquinas; y

v volumen total de la parte del buque situada por debajo de la línea de margen y a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

En el caso de buques destinados a servicios en los que las bodegas de carga no suelen estar generalmente ocupadas con gran cantidad de mercancías, no se incluirá parte alguna de los espacios de carga en el cálculo de "b".

e) En caso de disposiciones poco frecuentes, la Administración podrá autorizar, o exigir, un cálculo detallado de la permeabilidad media en las partes situadas a proa o a popa del espacio de máquinas. A los fines de ese cálculo la permeabilidad de los espacios de pasajeros, tal como se definen en la Regla 2 de este Capítulo, se supondrá igual a 95, la de los espacios que contienen máquinas igual a 85, la de todos los espacios de carga, carbón o armamento igual a 60, y la de los dobles fondos, tanques de combustible líquido y otros tanques, igual al valor que se apruebe para cada uno.

f) Cuando un compartimiento situado en un entrepuente y entre dos mamparos transversales estancos comprenda un espacio de pasajeros o de dotación, todo el compartimiento, menos los espacios limitados totalmente por mamparos de acero permanentes y adecuados para otros fines que en el mismo pudiesen existir, será considerado como espacio de pasajeros. Sin embargo, en los casos en que el espacio de pasajeros o de dotación de que se trate, esté limitado totalmente por mamparos de acero permanentes, sólo el espacio así limitado se considerará como espacio de pasajeros.

REGLA 5

Eslora permisible de los compartimientos

a) La compartimentación de los buques se hará de la manera más eficaz posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se destinan. El grado de compartimentación variará con la eslora del buque y la naturaleza del servicio, de manera que el grado más elevado de compartimentación corresponda a los buques de mayor eslora, destinados principalmente al transporte de pasajeros.

b) Factor de compartimentación. La eslora permisible máxima de un compartimiento que tenga su centro en un punto cualquiera de la eslora del buque se deduce de la eslora inundable, multiplicando ésta por un factor adecuado, denominado factor de compartimentación.

El factor de compartimentación dependerá de la eslora del buque y, para una eslora dada, variará según la naturaleza del servicio a que se destine el buque. El factor disminuirá de una manera regular, y continua:

I. A medida que la eslora del buque aumente, y
II. desde un factor A, aplicable a los buques principalmente destinados al transporte de mercancías, a un factor B, aplicable a los buques principalmente destinados al transporte de pasajeros.

Las variaciones de los factores A y B vendrán dadas por las fórmulas I y II siguientes, en las que L es la eslora del buque, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo:

Para L en pies:

$$A = \frac{190}{L - 198} \quad 0.18 \quad (L \text{ 430 o más})$$

Para L en metros:

$$A = \frac{58.2}{L - 60} \quad 0.18 \quad (L \text{ 260 o más}) \quad \dots \quad I.$$

Para L en pies:

$$B = \frac{100}{L - 138} \quad 0.18 \quad (L \text{ 260 o más})$$

Para L en metros:

$$B = \frac{30.3}{L - 42} \quad 0.18 \quad (L \text{ 79 o más}) \quad \dots \quad II.$$

c) Criterio de servicio.—Para un buque de eslora dada, el factor de compartimentación apropiado se determinará mediante el coeficiente del criterio de servicio (en adelante denominado coeficiente de criterio), que se calculará por las fórmulas III y IV siguientes, en las que:

Cs coeficiente de criterio:

L eslora del buque, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo.

M Volumen del espacio de máquinas, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo, con adición del volumen de cualquier tanque de combustible líquido de carácter permanente que esté situado por encima del doble fondo y a proa o a popa del espacio de máquinas;

P volumen total de los espacios de pasajeros situados por debajo de la línea de margen, tal como se definen en la Regla 2 de este Capítulo;

V volumen total del buque por debajo de la línea de margen.

PI—KN, siendo:

N número de pasajeros que ha de figurar en el certificado que se expida al buque, y

K los siguientes valores:

	Valor de K
Eslora en pies y volúmenes en pies cúbicos	0,6 L
Eslora en metros y volúmenes en metros cúbicos	0,056L

Cuando el valor de KN sea mayor que la suma de P y el volumen total de los espacios reales de pasajeros situados por encima de la línea de margen, la cifra que se tomará como PI será la suma mencionada o $\frac{2}{3}$ KN, eligiéndose de las dos la que sea mayor.

Cuando PI sea mayor que P:

$$Cs = 72 \frac{M - 2PI}{V PI - P} \quad \dots \quad III$$

y en otros casos:

$$Cs = 72 \frac{M - 2P}{V} \quad \dots \quad IV$$

En los buques sin cubierta de mamparos continua, los volúmenes se medirán hasta las líneas de margen utilizadas en la determinación de las esloras inundables.

d) Normas para la compartimentación de buques no comprendidos en el párrafo c) de esta Regla.

I. La compartimentación a popa del rasel de proa de los buques que tengan una eslora igual o superior a 430 pies (o 131 metros) y cuyo coeficiente de criterio sea igual o inferior a 23, se determinará mediante el factor A, dado por la fórmula I; la de aquéllos cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, mediante el factor B, dado por la fórmula II; y la de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre 23 y 123, mediante el factor F, obtenido por interpolación lineal entre los factores A y B, empleando la fórmula:

$$F = A \frac{(A - B)}{100} \frac{(C - 23)}{100} \dots \dots \dots V$$

Sin embargo, cuando el coeficiente de criterio sea igual o superior a 45; al mismo tiempo que el factor de compartimentación computado mediante la fórmula V, sea igual o inferior a 0.65, pero superior a 0.50, la compartimentación a popa del rasel de proa se determinará mediante el factor 0.50.

Cuando el factor F sea inferior a 0.40 y se demuestre de manera satisfactoria para la Administración que resulta imposible adoptar el factor F en un compartimiento de máquinas del buque, podrá determinarse la compartimentación de ese espacio mediante un factor mayor, que, sin embargo, no podrá exceder de 0.40.

II. La compartimentación a popa del rasel de proa de los buques que tengan una eslora inferior a 430 pies (o 131 metros) pero igual o superior a 260 pies (o 79 metros) y cuyo coeficiente de criterio sea igual a S, siendo:

$$S = \frac{9.382}{34} \frac{20 L}{1} \quad (L \text{ en pies}) \quad \frac{3.574}{13} \frac{25 L}{1} \quad (L \text{ en metros})$$

Se determinará mediante un factor igual a la unidad; la de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, mediante el factor B, dado por la fórmula II; la de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre S y 123, mediante el factor F, obtenido por interpolación lineal entre la unidad y el factor B, empleando la fórmula:

$$F = 1 \frac{(1 - B)}{123 - S} \frac{(C - S)}{100} \dots \dots \dots VI$$

III. La compartimentación a popa del rasel de proa de los buques que tengan una eslora inferior a 430 pies (o 131 metros) pero igual o superior

a 260 pies (o 79 metros), cuyo coeficiente de criterio sea inferior a S, y la de todos los buques que tengan una eslora inferior a 260 pies (o 79 metros), se determinará mediante un factor igual a la unidad, a menos que, en cualquiera de los casos, se demuestre a satisfacción de la Administración que resulta imposible utilizar ese factor en cualquier parte del buque, caso en que la Administración podrá conceder el margen de tolerancia que juzgue justificado, teniendo en cuenta todas las circunstancias.

IV. Las disposiciones del apartado III, de este párrafo serán también de aplicación a los buques, cualquiera que sea su eslora, a los que se deba expedir un certificado para transportar un número de pasajeros que exceda de doce pero que no exceda de

$$\frac{L^2}{7.000} \text{ (en pies)} \quad \frac{L^2}{650} \text{ (en metros)}$$

o de 50, tomando el menor de estos números.

e) Normas especiales de compartimentación para los buques autorizados, en conformidad con lo dispuesto en el párrafo c) de la Regla 27 del Capítulo III, a transportar a bordo un número de personas superior a la capacidad de los botes salvavidas de que disponen y a los que el párrafo d) de la Regla I de este Capítulo exige el cumplimiento de disposiciones especiales.

I. 1) En el caso de buques principalmente destinados al transporte de pasajeros la compartimentación a popa del rasel de proa se determinará mediante un factor igual a 0.50 o mediante el factor hallado en conformidad con los párrafos c) y d) de esta Regla, si fuese inferior a 0.50.

2) Cuando los buques de esa clase tengan una eslora inferior a 300 pies (o 91.50 metros), si la Administración considera que es prácticamente imposible la aplicación de ese factor a un compartimiento, podrá permitir que se determine la eslora de ese compartimiento mediante un factor superior, con tal de que el factor utilizado sea el más bajo que resulte práctico y razonable emplear dadas las circunstancias.

II. En el caso de que en un buque, de eslora inferior o no a 300 pies (o 91.50 metros), la necesidad de transportar cantidades apreciables de mercancías impida exigir que la compartimentación a popa del rasel de proa se determine mediante un factor que no exceda de 0.50 la norma de compartimentación que deba aplicarse se determinará de acuerdo con los apartados 1) a 5) que figuran a continuación, en la inteligencia de que cuando la Administración considere poco razonable insistir en su estricto cumplimiento en algún aspecto, podrá autorizar cualquier otra disposición de los mamparos estancos que aparezca justificada por sus cualidades y que no disminuya la eficacia general de la compartimentación.

1) Las disposiciones del párrafo c) de esta Regla, relativas al coeficiente de criterio, serán de aplicación, excepto que al calcular el valor de PI para pasajeros con litera, K deberá adoptar el valor definitivo definido en el párrafo c) de esta Regla o 125 pies cúbicos (o 3.55 metros cúbicos) —de los dos el que resulte mayor— y para pasajeros sin litera, K deberá adoptar un valor de 125 pies cúbicos (o 3.55 metros cúbicos).

2) El factor B del párrafo b) de esta Regla se sustituirá por el factor BB determinado mediante la fórmula siguiente:

Para L en pies,

$$BB = \frac{57.6}{L - 108} + 0.20 \quad (L = 180 \text{ ó más}).$$

$$BB = \frac{17.6}{L - 33} + 0.20 \quad (L = 55 \text{ ó más}).$$

3) La compartimentación a popa del rasel de proa de los buques que tengan una eslora igual o superior a 430 pies (o 131 metros) y cuyo coeficiente de criterio sea igual o inferior a 23, se determinará mediante el factor A dado por la fórmula 1 del párrafo b) de esta Regla; el de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, mediante el factor BB dado por la fórmula del punto 2 del apartado II de este párrafo; y en los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre 23 y 123, mediante el factor F obtenido por interpolación lineal entre los factores A y BB empleando la fórmula:

$$F = \frac{(A - BB)(Cs - 23)}{100}$$

con la excepción de que, si el factor F obtenido de esta manera resulta inferior a 0.50, el factor que deberá utilizarse será 0.50, o el factor calculado de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 del párrafo d) de esta Regla, empleándose, de los dos, el que sea menor.

4) La compartimentación a popa del rasel de proa de los buques que tengan una eslora inferior a 430 pies (o 131 metros) pero igual o superior a 180 pies (o 55 metros), y cuyo coeficiente de criterio sea igual a SI, siendo:

$$SI = \frac{1,250 - 41L}{10} \quad (L \text{ en pies})$$

$$SI = \frac{3,714 - 251L}{10} \quad (L \text{ en metro})$$

se determinará mediante un factor igual a la unidad; el de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, mediante el factor BB dado por la fórmula del punto 2 del apartado II de este párrafo; el de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre SI y 123, mediante el factor F obtenido por interpolación lineal entre la unidad y el factor BB empleando la fórmula:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(Cs - SI)}{123 - SI}$$

con la excepción de que si, en cualquiera de los dos últimos casos, el factor obtenido de esta manera resulta inferior a 0.50, la compartimentación podrá determinarse mediante un factor que no exceda de 0.50.

5) La compartimentación a popa del rasel de proa de los buques que tengan una eslora inferior a 430 pies (o 131 metros) y cuyo coeficiente de criterio sea inferior a SI, y el de todos los buques que tengan una eslora inferior a 180 pies (o 55 metros), se determinará mediante un factor igual a la unidad, a menos que se demuestre, a satisfacción de la Administración, que resulta imposible utilizar ese factor en determinados compartimientos, caso en que la Administración podrá conceder el margen de tolerancia en relación con esos compartimientos que juzgue justificado, teniendo en cuenta todas las circunstancias, con tal de que el compartimiento extremo de popa y el mayor número posible de los compartimientos de proa (entre el rasel de proa y el extremo popel del espacio de máquinas) queden comprendidos dentro de la eslora inundable.

REGLA 6

Normas especiales sobre compartimentación

a) Cuando en una o varias partes de un buque los mamparos estancos llegan hasta una cubierta más alta que en el resto del buque, y se desee aprovechar esa mayor altura de los mamparos para el cálculo de la eslora inundable, se podrán utilizar líneas de margen distintas para cada una de esas partes del buque, con tal que:

I. los costados del buque se extienden en toda la eslora del mismo hasta la cubierta correspondiente a la línea de margen superior, y que todas las aberturas de las chapas del forro exterior por debajo de esa cubierta, en toda la eslora del buque, sean consideradas como si estuviesen por debajo de una línea de margen, a los efectos de la Regla 14 de este Capítulo; y que

II. Los dos compartimientos adyacentes a la bayoneta de la cubierta de mamparos estén ambos dentro de los límites de la eslora permisible correspondiente a su respectiva línea de margen, y, además, que su eslora combinada no exceda del doble de la eslora permisible calculada en base a la línea de margen inferior.

b) I. La eslora de un compartimiento podrá exceder de la eslora permisible señalada por las normas de la Regla 5 de este Capítulo, siempre que la eslora combinada de los dos compartimientos inmediatamente adyacentes al compartimiento de que se trate, no exceda de la eslora inundable, o del doble de la eslora permisible, eligiendo de las dos la que sea menor.

II. Si uno de los dos compartimientos adyacentes está situado dentro del espacio de máquinas, y el segundo fuera de dicho espacio y la permeabilidad media de la parte del buque en la que está situado el segundo es diferente de la del espacio máquina, la eslora combinada de los dos compartimientos se ajustará a la de las permeabilidades de las dos partes del buque en las que están situados los compartimientos.

III. Cuando los dos compartimientos adyacentes tengan factores de compartimentación diferentes, la eslora combinada de los dos compartimientos se determinará proporcionalmente.

c) En los buques de eslora igual o superior a 330 pies (o 100 metros), uno de los mamparos transversales principales a popa del rasel de proa deberá colocarse a una distancia de la perpendicular de proa que no exceda de la eslora permisible.

d) Un mamparo transversal principal podrá tener un nicho, siempre que todas las partes del mismo queden en el interior de dos planos verticales, en ambos costados del buque, situados a una distancia de las chapas del forro exterior igual a un quinto de la manga del buque, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo, y medida perpendicularmente al eje del buque al nivel de la línea de máxima carga de compartimentación.

Cualquier parte de un nicho que quede fuera de esos límites será considerada como una bayoneta, según lo dispuesto en el párrafo e) de esta Regla.

e) Un mamparo transversal principal podrá ser de bayoneta siempre que cumpla una de las siguientes condiciones.

I. Que la eslora combinada de los dos compartimientos, separados por el mamparo de que se trate, no exceda del 90 por ciento de la eslora inundable o del doble de la eslora permisible, con la excepción de que en los buques que tengan un factor de compartimentación superior a 0.9, la eslora combinada de los dos compartimientos de que se trate no deberá exceder de la eslora permisible.

II. Que se lleve a cabo una compartimentación adicional a la altura de

la bayoneta para mantener el mismo grado de seguridad que si el mamparo fuese plano:

III. Que el compartimiento sobre el que se extiende la bayoneta no exceda de la eslora permisible correspondiente a una línea de margen trazada a 3 pulgadas (o 76 milímetros) por debajo de la bayoneta.

f) Cuando el mamparo transversal principal presente un nicho o bayoneta, se utilizará un mamparo plano equivalente a la determinación de la compartimentación.

g) Si la distancia entre dos mamparos transversales principales contiguos, entre los mamparos planos es equivalente, o si la distancia entre los planos transversales que cortan los puntos más cercanos de las bayonetas de los mamparos, es inferior a 10 pies (o 3.05 metros) más el tres por ciento de la eslora del buque, o a 35 pies (o 10.67 metros) más, eligiendo de las dos distancias la que sea menor, se considerará que solamente uno de esos mamparos forma parte de la compartimentación del buque, en conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 de este capítulo.

h) En los casos en que un compartimiento estanco transversal principal contenga una compartimentación local y pueda demostrarse a satisfacción de la Administración que, después de cualquier supuesta brecha en los costados de una anchura de 10 pies (o 3.05 metros) más el 3 por ciento de la eslora del buque, o de 35 pies (o 10.67 metros), eligiendo de las dos anchuras la que sea menor, el volumen total del compartimiento principal no quedara inundado, se podrá conceder un margen proporcional de tolerancia en la eslora permisible que, de otra manera, correspondería a ese compartimiento. En tal caso, el volumen de flotabilidad efectiva supuesto para el costado indemne no será superior al supuesto para el costado con avería.

I. Cuando el factor de compartimentación aplicable sea igual o inferior a 0.50, la eslora combinada de cualquiera de los dos compartimientos contiguos no excederá de la eslora inundable.

REGLA 7

Estabilidad de los buques con avería

a) En todas las condiciones de servicio deberá dotarse al buque de una estabilidad sin averías, suficiente para poder resistir el último grado de inundación en cualquiera de los compartimientos principales cuya existencia en la eslora inundable se exige.

Quando dos compartimientos principales contiguos estén separados mediante un mamparo de bayoneta que reúna las condiciones del apartado I

del párrafo e) de la Regla 6 de este Capítulo, la estabilidad sin averías deberá ser tal que resista la inundación de esos dos compartimientos principales contiguos.

Cuando el factor de compartimentación aplicable sea igual o inferior a 0.50 pero superior a 0.33, la estabilidad sin averías deberá ser tal que resista la inundación de dos compartimientos principales contiguos cualesquiera.

Cuando el factor de compartimentación aplicable sea igual o inferior a 0.33, la estabilidad sin averías deberá ser tal que resista la inundación de tres compartimientos principales contiguos cualesquiera.

b) I. Los requisitos del párrafo a) de esta Regla se determinarán mediante cálculos que estén de acuerdo con los párrafos c), d) y f) de esta Regla y en los que se tengan en cuenta las proporciones y características de trazado del buque, y la disposición y configuración de los compartimientos con avería. Al realizar esos cálculos se tendrá en cuenta que el buque está en las peores condiciones de servicio operables, por lo que respecta a la estabilidad.

II. En los casos en que se tenga el propósito de instalar cubiertas, forros interiores o mamparos longitudinales de estanquidad que sean suficientes para limitar en forma eficaz el flujo del agua, la Administración deberá asegurarse de que se han tenido debidamente en cuenta en los cálculos esas limitaciones.

III. Cuando la Administración considere que el grado de estabilidad con avería resulta dudoso, podrá exigir una investigación del mismo.

c) A los efectos de calcular la estabilidad después de avería, las permeabilidades de volumen y de superficie serán, en general, las siguientes:

Espacios	Permeabilidad
Apropiados para carga, carbón o armamento	60
Ocupados por alojamientos	95
Ocupados por maquinaria	85
Destinados a líquidos	0 ó 95*

* Eligiendo entre los dos valores el que implique requisitos más rigurosos.

Se deberán suponer permeabilidades de superficie más elevadas para los espacios que, situados en la vecindad de la línea de flotación con avería, no contengan una cantidad importante de alojamiento o maquinaria, y para los espacios que generalmente no estén ocupados por cantidades importantes de carga o armamento.

d) Las dimensiones supuestas de la avería serán las siguientes:

I. Dimensión longitudinal: 10 pies (o 3.05 metros) más el 3 por ciento de la eslora del buque, o 35 pies (o 10.67 metros), de ambas la que resulte

menor. Cuando el factor de compartimentación aplicable resulte igual o inferior a 0.33, se aumentará la supuesta dimensión longitudinal de la avería en la medida que sea necesaria para incluir dos mamparos estancos transversales principales contiguos cualesquiera.

II. Dimensión transversal (medida desde el costado del buque hacia el interior y perpendicularmente al eje del buque al nivel de la línea de máxima carga de compartimentación): una distancia igual a un quinto de la manga del buque, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo; y

III. Dimensión vertical: desde la línea de agua hacia arriba sin límite.

IV. Si cualquier avería de dimensiones inferiores a las indicadas en los apartados I, II y III de este párrafo diese lugar a peores condiciones desde el punto de vista de la escora o de la pérdida de altura metacéntrica, se tomará dicha avería como hipótesis de los cálculos.

e) La inundación asimétrica debe reducir al mínimo compatible con disposiciones generales eficaces. Cuando sea necesario corregir ángulos pronunciados de escora, los medios adoptados deberán ser, en lo posible, automáticos, pero en todo caso cuando los tanques dispongan de mandos transversales de equilibrio deberán poder ser accionados desde encima de la cubierta de mamparos. Esos tanques con sus mandos, así como la escora máxima antes de su adrizamiento, deberán ser aprobados por la Administración. Cuando sean necesarios tanques transversales de equilibrio, el tiempo necesario para el adrizamiento no excederá de 15 minutos. Se deberá suministrar al capitán del buque la información necesaria para el uso de los tanques transversales de equilibrio.

f) Las condiciones finales del buque después de avería, y en el caso de inundación asimétrica, después de adoptar las medidas de adrizamiento, deberán ser las siguientes:

I. En caso de inundación simétrica deberá existir una altura metacéntrica residual de por lo menos 2 pulgadas (o 0.05 metros), calculada mediante el método de desplazamiento constante;

II. En caso de inundación asimétrica, la escora total no deberá exceder de siete grados, excepto que, en casos especiales, la Administración permita una escora adicional debida al momento asimétrico, pero en ningún caso la escora final excederá de quince grados;

III. En ningún caso deberá la línea de margen quedar sumergida en el momento final de la inundación. Si se cree que la línea de margen puede quedar sumergida en una fase intermedia de la inundación, la Administración podrá exigir las investigaciones y medidas que estime necesarias para la seguridad del buque.

g) Se deberán suministrar al capitán del buque los datos necesarios para mantener una estabilidad sin averías suficientes para las condiciones de

servicio, a fin de que el buque pueda resistir la más grave de las averías conjeturables. En el caso de buques que necesiten tanques transversales de equilibrio, se informará al capitán de las condiciones de estabilidad en las que se basan los cálculos de escora y se le advertirá que el buque podría tener una escora excesiva si llegase a sufrir una avería estando en condiciones menos favorables.

h) 1. La Administración no dispensará de ninguno de los requisitos exigidos para la estabilidad después de avería, salvo que se demuestre que la altura metacéntrica sin averías en cualesquiera condiciones de servicio, necesaria para satisfacer esos requisitos, es excesiva para el servicio previsto.

II. Las dispensas de requisitos exigidos para la estabilidad después de avería solamente se concederán en casos excepcionales, y con tal que la Administración considere que las proporciones, disposiciones y demás características del buque son las más favorables para la estabilidad después de avería que puedan adoptarse, práctica y razonablemente dadas las circunstancias del caso.

REGLA 8

Lastre

Cuando sea necesario utilizar agua como lastre, el lastre de agua no deberá en general llevarse en tanques destinados a combustibles líquidos. En los buques en que no sea posible evitar la colocación del agua en tanques de combustibles líquidos, se deberá instalar un equipo separador de agua oleaginosa considerado satisfactorio para la Administración, o bien deberá disponerse de otro medio cualquiera de soltar el lastre de agua oleaginosa, que resulte aceptable para la Administración.

REGLA 9

Mamparos de pique y espacio de máquinas, túneles de ejes, etc.

a) 1. Todo buque deberá tener un mamparo de rasel de proa o de colisión, que será estanco hasta la cubierta de mamparos. Ese mamparo estará colocado a una distancia de la perpendicular de proa no inferior al cinco por ciento de la eslora del buque ni superior a 10 pies (o 3,06 metros) más el cinco por ciento de la eslora del buque desde la perpendicular de proa.

II. Si el buque tuviese a proa una superestructura de gran longitud, el mamparo de rasel de proa deberá llegar estanco hasta la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de mamparos. La prolongación del mamparo de colisión no necesitará estar colocada directamente sobre el mismo, siempre que esté a una distancia de la perpendicular de proa no inferior al 5 por ciento de la eslora del buque y que la parte de la cubierta de mamparos que forma la bayoneta sea efectivamente estanca a la intemperie.

b) También deberá instalarse un mamparo de rasel de popa y mamparos que separen el espacio de máquinas, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo, de los espacios de carga y de pasajeros tanto a proa como a popa. Estos mamparos serán estancos hasta la cubierta de mamparos. Sin embargo, el mamparo del rasel de popa podrá interrumpirse antes de la cubierta de mamparos, siempre que el grado de seguridad del buque, por lo que respecta a la compartimentación, no quede por ello disminuido.

c) En todos los casos, los cojinetes circulares de los ejes de hélices van encerrados en espacios estancos de volumen reducido. El prensaestopas de la bocina estará situado en un túnel de eje estanco, o en otro espacio estanco separado del compartimiento de cojinete circular del eje de la hélice, y que sea de un volumen tal que en el caso de inundarse a consecuencia de derrames del prensaestopas, la línea del margen no quede sumergida.

REGLA 10

Dobles fondos

a) Se instalará un doble fondo que vaya desde el mamparo de rasel de proa hasta el rasel de popa, en la medida que ello sea realizable y compatible con las características y el funcionamiento adecuado del buque.

I. En los buques que tengan una eslora de 165 pies (o 50 metros) a 200 pies (o 61 metros) se instalará un doble fondo que llegue por lo menos desde el espacio de máquinas al mamparo de rasel de proa, o lo más cerca de este mamparo que sea posible.

II. En los buques que tengan una eslora de 200 pies (o 61 metros) a 249 pies (o 76 metros) se instalará un doble fondo por lo menos fuera del espacio de máquinas, que llegará hasta los mamparos del rasel de proa y popa, o tan cerca de los mismos como sea posible.

b) En los casos en que se exija la instalación de un doble fondo, su espesor deberá ser considerado satisfactorio por la Administración, y el forro interior se prolongará hasta los costados del buque de manera que proteja la obra viva hasta la curva del pantoque. Esa protección se considerará satisfactoria si la línea de intersección de la arista exterior de la chapa del

margen con la plancha del pantoque no queda en ninguno de sus puntos por debajo de un plano horizontal que pase por el punto de intersección de la cuaderna de trazado en el centro del buque con una línea diagonal transversal que forme un ángulo de 25 grados con la línea de agua y que la corte en un punto situado a una distancia de la crujía, igual a la mitad de la manga del trazado del buque.

c) Los sumideros de pequeño tamaño construidos en el doble fondo para el sistema de achique de las bodegas, etc., no tendrán una profundidad mayor de la necesaria. En ningún caso, la profundidad de un sumidero será superior al espesor del doble fondo en el eje del buque; menos 18 pulgadas (o 457 milímetros), ni rebasará el plano horizontal mencionado en el párrafo b) de esta Regla. Sin embargo, podrá existir un sumidero que llegue hasta el fondo exterior en el extremo de popa del tunel del eje de los buques de hélice. La Administración podrá autorizar otros sumideros (por ejemplo, para el aceite lubricante bajo las máquinas principales) si considera que el sistema adoptado asegura una protección equivalente a la proporcionada por un doble fondo que se ajuste a lo dispuesto en esta Regla.

d) No será necesaria la instalación de un doble fondo en los compartimientos estancos de dimensiones moderadas utilizados exclusivamente para el transporte de líquidos, siempre que la seguridad del buque, en caso de avería en el fondo o en el costado no resulte disminuida por ello, a juicio de la Administración.

e) En el caso de buques a los que sean de aplicación las disposiciones del párrafo d) de la Regla 1 de este Capítulo, y que estén destinados a un servicio regular de viajes internacionales cortos, tal como se definen en la Regla 2 del Capítulo III, la Administración podrá permitir que no exista doble fondo en todas las partes del buque cuya compartimentación se haya realizado mediante un factor que no exceda de 0,50, si se considera que la instalación de un doble fondo en cualquiera de esas partes no es compatible con las características y fortalezas inherentes al buque.

REGLA 11

Determinación, marcado e inscripción de las líneas de carga de compartimentación

a) Con el fin de que el grado de compartimentación exigido continúe observándose, se determinará y marcará en los costados del buque una línea de carga que corresponda al calado de compartimentación aprobado. Todo buque que tenga esparríos especialmente preparados para, alterna-

tivamente, alojar pasajeros o transportar carga, podrá, si así lo desea el naviero, tener una o más líneas de carga adicionales determinadas y marcadas en forma que correspondan a los calados de compartimentación que la Administración apruebe para las alternativas condiciones de servicio.

b) Las líneas de carga de compartimentación asignadas y marcadas se consignarán en el Certificado de Seguridad para Buques de Pasaje, y se empleará la notación C. 1 para indicar que el transporte de pasaje es el destino principal, y la notación C. 2, C. 3, etc., para los destinos alternativos.

c) El franco bordo correspondiente a cada una de esas líneas de carga se medirá en el mismo sitio y desde la misma línea de cubierta que los franco bordos determinados de acuerdo con la vigente Convención Internacional relativa a las Líneas de Carga.

d) El franco bordo correspondiente a cada línea de carga de compartimentación aprobada y las condiciones de servicio para las que ha sido aprobada, deberán indicarse con claridad en el Certificado de Seguridad para Buques de Pasaje.

e) En ningún caso podrá colocarse una marca de línea de carga de compartimentación por encima de la línea máxima de carga en agua salada determinada por la resistencia del buque o la Convención Internacional relativa a Líneas de Carga, vigente o por ambas.

f) Cualquiera que sea la posición de las marcas de líneas de carga de compartimentación, en ningún caso se cargará un buque hasta el punto de sumergir la marca de línea de carga apropiada a la estación y localidad, determinada por la resistencia del buque o la Convención Internacional relativa a las Líneas de Carga.

g) En ningún caso se cargará un buque hasta el punto de que cuando se encuentre en agua salada, la marca de línea de carga de compartimentado adecuada a la naturaleza del viaje de que se trate y a las condiciones de servicio, quede sumergida.

REGLA 12

Construcción y pruebas iniciales de los mamparos estancos, etc.

a) Todo mamparo estanco de compartimentación, ya sea transversal o longitudinal, deberá estar construido de manera tal que sea capaz de resistir, con un margen de resistencia conveniente, la presión debida a la máxima altura de agua que tendría que soportar en el caso de que el buque sufriese una avería y por lo menos, la presión debida a una altura de agua que llegue hasta la línea de margen. La construcción de esos mamparos deberá resultar satisfactoria para la Administración.

b) I. Las bayonetas y nichos de los mamparos serán estancos, y tan resistentes como las partes próximas del mamparo en el que se hallen.

II. Cuando las cuadernas o los baos atraviesen una cubierta o mamparo estancos, dicha cubierta o mamparo deberán ser estructuralmente estancos sin el empleo de madera o cemento.

c) La prueba de inundar los compartimientos principales no es obligatoria. Cuando no se realice la prueba mencionada, será obligatoria una prueba de manguera, prueba que deberá realizarse en el período más avanzado de armamento del buque. En todos los casos, deberá llevarse a cabo una inspección completa de los mamparos estancos.

d) El rasel de proa, los dobles fondos (incluyendo las anillas de cajón) y los fondos interiores serán sometidos a una prueba con una altura de agua que responda a los requisitos exigidos en el párrafo a) de esta Regla.

e) Los tanques destinados a contener líquidos y que formen parte de la compartimentación del buque, serán sometidos a una prueba de estanquidad mediante una altura de agua que llegue hasta la línea de máxima carga de compartimentación o hasta dos tercios del puntal, medido desde la cara superior de la quilla hasta la línea de margen, y a través del tanque, eligiendo de ambas la que sea mayor; siempre que en ningún caso la altura de la prueba por encima de la parte superior del tanque sea inferior a 3 pies (o 0.92 metros).

f) Las pruebas a que se refieren los párrafos d) y e) de esta Regla tienen por objeto asegurar que las disposiciones estructurales de compartimentación son estancas y no deben considerarse como pruebas de la idoneidad de ningún compartimiento para servir de depósito de combustible líquido o para otros fines concretos, para lo que sería necesario una prueba de carácter más estricto, según la altura que alcance el líquido en el tanque o en sus conexiones.

REGLA 13

Aberturas en los mamparos estancos

a) El número de aberturas en los mamparos estancos se reducirá al mínimo compatible con las características y adecuado funcionamiento del buque; esas aberturas serán provistas de cierres satisfactorios.

I. Cuando los mamparos estancos de compartimentación sean atravesados por tuberías, imbornales, cables eléctricos, etc., se tomarán las medidas necesarias para asegurar la estanquidad íntegra de esos mamparos.

II. En los mamparos estancos de compartimentación no se permitirá que se coloquen válvulas y grifos que no formen parte de un sistema de tuberías.

III. En las instalaciones que atraviesen mamparos estancos de compartimentación no se empleará plomo ni otros metales sensibles al calor, cuando el deterioro de esas instalaciones en caso de incendio pueda perjudicar la perfecta estanquidad de los mamparos.

c) I. No se permite la existencia de puertas, de agujeros de visita, ni de ninguna abertura de acceso;

1) en el mamparo de colisión debajo de la línea de margen;

2) en los mamparos transversales estancos que separan un espacio de carga de otro espacio de carga contiguo o de una carbonera permanente o de reserva, con excepción de lo previsto en el párrafo 1) de esta Regla.

II. Salvo lo dispuesto en el apartado III) de este párrafo, el mamparo de colisión no podrá estar atravesado por debajo de la línea de margen por más de una tubería para conducir el líquido contenido en el tanque del rasel de proa, y siempre que la tubería vaya provista de una válvula de cierre que pueda hacerse funcionar desde encima de la cubierta de mamparos, y que el cuerpo de válvula esté asegurado al mamparo de colisión en el interior del rasel de proa.

III. En el caso de estar dividido el tanque del rasel de proa para poder contener dos líquidos diferentes, la Administración podrá autorizar que el mamparo de colisión sea atravesado por debajo de la línea de margen por dos tuberías, cada una de las cuales deberá estar instalada en la forma exigida en el apartado II de este párrafo, siempre que la Administración considere que no existe más solución práctica que la instalación de la segunda tubería mencionada y que, teniendo en cuenta la compartimentación adicional efectuada en el rasel de proa, la seguridad del buque queda garantizada.

d) I. Las puertas estancas instaladas en los mamparos que separan las carboneras permanentes y las de reserva, serán siempre practicables, salvo la excepción prevista en el apartado II del párrafo k) de esta Regla para las puertas de las carboneras de entrepuente.

II. Se adoptarán medidas adecuadas, mediante pantallas u otro procedimiento, para evitar que el carbón dificulte el cierre de las puertas estancas de las carboneras.

e) Dentro de los espacios afectados a la maquinaria propulsora principal y auxiliar con inclusión de las calderas utilizadas para la propulsión y todas las carboneras permanentes, no podrá instalarse más de una puerta en cada mamparo transversal principal, con excepción de las puertas de las carboneras y de los túneles de los ejes. En caso de estar instalados dos o más ejes, los túneles estarán comunicados mediante un pasadizo. Solamente habrá una puerta entre el espacio de máquinas y los espacios de túneles donde estén instalados dos ejes, y sólo dos puertas cuando exista más de

dos ejes. Todas esas puertas serán correderas y estarán colocadas de forma que su umbral sea lo más alto posible. El mando de mano para maniobrar estas puertas desde encima de la cubierta de mamparos estará situado fuera de los espacios de máquinas, siempre que ello sea compatible con la disposición adecuada del mecanismo necesario.

f) I. Las puertas estancas serán correderas, de bisagras o de un tipo análogo. No se permiten las puertas sujetas sólo con pernos, ni las que se cierran por gravedad o por la acción de un peso.

II. Las puertas correderas podrán ser maniobrables a brazo solamente, o maniobrables tanto a brazo como a motor.

III. Las puertas estancas autorizadas pueden, por tanto, dividirse en tres clases. 1a. clase: puertas de bisagra; 2a. clase: puertas correderas maniobrables a brazo; 3a. clase: puertas correderas maniobrables tanto a brazo como a motor.

IV. Los medios de maniobrar una puerta estanca de cualquier clase, sea o no maniobrable a motor, deberán ser capaces de cerrar la puerta cuando el buque tenga una escora de quince grados en cualquiera de ambos sentidos.

V. En las puertas estancas de todas clases se instalarán indicadores que señalen en todos los puestos de maniobra desde los que no sean visibles las puertas, si están abiertas o cerradas. Si una puerta estanca, cualquiera que sea su clase, no está instalada de manera que pueda cerrarse desde un puesto central de maniobra, deberá ir provista de un medio directo de comunicación, ya sea mecánico, eléctrico, telefónico o de cualquier otra clase adecuada, que permita al oficial de guardia ponerse rápidamente en contacto con la persona responsable de cerrar la puerta de que se trate, según órdenes previas.

g) Las puertas de bisagra (1a. clase), deberán ir provistas de medios de cierre de rápido manejo, tales como cerrojos, que se puedan maniobrar desde ambos lados del mamparo.

h) Las puertas correderas maniobrables a brazo (2a. clase) podrán ser de desplazamiento horizontal o vertical. Deberá ser posible maniobrar el mecanismo en la puerta misma, por ambos lados y además, desde un punto accesible situado encima de la cubierta de mamparos, mediante un movimiento de manivela de rotación continua, o mediante cualquier otro movimiento que proporcione la misma garantía de seguridad y que sea de un tipo aprobado. Podrán concederse dispensas del requisito de que la puerta sea maniobrable desde ambos lados, si tal requisito resultare de cumplimiento imposible debido a la disposición de los espacios. Cuando se maniobre un mecanismo manual, el tiempo necesario para el cierre total de la puerta, estando el buque adrizado, no deberá exceder de 90 segundos.

i) I. Las puertas correderas maniobrables a motor (3a. clase) podrán ser de desplazamiento vertical u horizontal. Cuando se exija que una puerta sea maniobrable a motor desde un puesto central de maniobra, el mecanismo se dispondrá de modo que se pueda maniobrar la puerta, mediante el motor también, en la puerta misma por ambos lados. La disposición será la apropiada para que la puerta se cierre automáticamente en el caso de que se abra mediante el mando local después de haber sido cerrada desde el puesto central de maniobra, y también para que se pueda mantener cerrada una puerta mediante sistemas locales que impidan que sea abierta desde el puesto superior. En ambos lados del mamparo se colocarán mandos locales de mano, que estén en conexión con el motor del mecanismo y que estén dispuestos de modo que una persona que pase por la puerta pueda mantener los dos mandos en la posición de abiertos sin que pueda por accidente poner en funcionamiento el mecanismo de cierre. Las puertas correderas maniobrables a motor deberán estar provistas de un mando de mano por ambos lados, accionable en la puerta misma, y desde un punto accesible encima de la cubierta de mamparos, mediante un movimiento de manivela de rotación continua, o cualquier otro movimiento que proporcione la misma garantía de seguridad y que sea de un tipo aprobado. Se tomarán disposiciones para advertir por medio de señales sonoras, que la puerta ha comenzado a cerrarse y que continuará haciéndolo hasta su cierre total. La puerta tardará en cerrarse el espacio de tiempo que sea necesario para proporcionar seguridad.

II. Deberán existir, por lo menos, dos fuentes de energía independientes con fuerza bastante para abrir y cerrar todas las puertas maniobrables desde el puesto central, y cada una de las dos, capaz de maniobrar todas las puertas simultáneamente. Las dos fuentes de energía deberán ser controladas desde el puesto central de maniobra en el puente, que estará provisto de todos los indicadores necesarios para comprobar que cada una de las dos fuentes de energía es capaz de realizar de manera satisfactoria el servicio requerido.

III. En caso de emplearse medios hidráulicos para maniobrar las puertas, cada fuente de energía comprenderá una bomba capaz de cerrar todas las puertas en no más de 60 segundos. Existirán para toda la instalación además, acumuladores hidráulicos de capacidad suficiente para maniobrar todas las puertas por lo menos tres veces, es decir, cerrarlas, abrirlas y volverlas a cerrar. El líquido utilizado deberá tener la propiedad de no congelarse en ninguna de las temperaturas que pueda presumirse se encuentre el buque durante su servicio.

j) I. Solamente se permitirán puertas estancas de bisagra (1a. clase), en los espacios de pasajeros, tripulación y servicio, cuando se encuentren por encima de una cubierta cuya cara inferior, en su punto más bajo en el

costado, esté por lo menos a siete pies (o 2.13 metros) por encima de la línea de máxima carga de compartimentación.

II. Las puertas estancas, cuyos umbrales estén por encima de la línea de máxima carga y por debajo de la línea especificada en el apartado anterior, serán corredizas, y podrán ser maniobrables a brazo (2a. clase), excepto en los buques destinados a viajes internacionales cortos y a los que se exija tener un factor de compartimentación igual o inferior a 0.5, en los que todas las puertas mencionadas deberán ser maniobrables a motor. Cuando troncos conectados con carga refrigerada y conductos de ventilación o de tiro forzado atraviesen más de un mamparo de compartimentación estanco principal, las puertas de tales aberturas deberán ser maniobrables a motor.

k) I. Las puertas estancas que puedan a veces abrirse en la mar y cuyos umbrales se hallen por debajo de la línea de máxima carga de compartimentación, deberán ser corredizas. Deberán observarse las siguientes normas:

1) cuando el mamparo de tales puertas (excluyendo las puertas de entrada a los túneles de los ejes) exceda de cinco, todas esas puertas y las de entrada a túneles de los ejes o a los conductos de ventilación o de tiro forzado, serán maniobrables a motor (3a. clase) y podrán ser cerradas simultáneamente desde un puesto central de maniobra situado en el puente;

2) cuando el número de tales puertas (excluyendo las puertas de entrada a los túneles de los ejes) sea mayor de uno, pero no exceda de cinco:

a) en el caso de que el buque no tenga espacios de pasajeros debajo de la cubierta de mamparos, todas las puertas antes mencionadas podrán ser maniobrables a brazo (2a. clase);

b) en el caso de que el buque tenga espacios de pasajeros debajo de la cubierta de mamparos, todas las puertas arriba mencionadas serán maniobrables a motor (3a. clase) y deberán poder ser cerradas simultáneamente desde un puesto central de maniobra situado en el puente;

3) en todo buque donde existan solamente dos de tales puertas estancas que den al espacio de máquinas o se hallen en el interior del mismo, la Administración podrá autorizar que esas dos puertas sean maniobrables solamente a brazo (2a. clase).

II. Si las puertas corredizas estancas que tienen a veces que abrirse en la mar con el fin de estibar el carbón, están instaladas entre carboneras situadas en el entrepuente debajo de la cubierta de mamparos, esas puertas deberán ser maniobrables a motor. La apertura y el cierre de esas puertas se registrará en el cuaderno de bitácora que la Administración exija.

l) I. Si la Administración considera que tales puertas son esenciales, podrán instalarse puertas estancas de construcción satisfactoria en los mamparos estancos que separan la carga en los espacios situados en el entrepuente. Esas puertas podrán ser de bisagra, de tambor o corredizas, pero no deberán ser maniobrables a distancia. Estarán instaladas al nivel más alto

y lo más lejos de las chapas del forro exterior que sea posible, pero en ningún caso los bordes exteriores verticales estarán situados a una distancia de las chapas del forro exterior que sea inferior a un quinto de la manga del buque, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo, midiéndose esa distancia verticalmente al eje del buque al nivel de la línea de máxima carga de compartimentación.

II. Tales puertas se cerrarán antes de empezar el viaje y se mantendrán cerradas durante la navegación; la hora de su apertura en puerto y la de su clausura antes de zarpar el buque se registrarán en el cuaderno de bitácora. De ser necesario que fuese practicable alguna de esas puertas durante el viaje, deberán ir provistas de un mecanismo que impida las aperturas no autorizadas. Cuando se tenga el propósito de instalar tales puertas, su número y disposición será objeto de especial examen por parte de la Administración.

m) No se permitirá el empleo de planchas desmontables en los mamparos, a no ser en los espacios de máquinas. Esas planchas deberán estar siempre colocadas antes de zarpar el buque, y no serán desmontadas durante la navegación excepto en caso de urgente necesidad. Al volver a colocarlas deberán adoptarse las precauciones necesarias para asegurar que las juntas queden estancas.

n) Todas las puertas estancas se mantendrán cerradas durante la navegación, excepto cuando sea necesario abrirlas para el servicio del buque, estando siempre dispuestas para ser cerradas inmediatamente.

o) I. Cuando existan troncos o túneles para la comunicación del alojamiento de la tripulación con la cámara de calderas, o para contener las tuberías o para cualquier otro fin, que atraviesen mamparos estancos transversales principales, deberán ser estancos y cumplir los requisitos de la Regla 16 de este Capítulo. El acceso en uno por lo menos de los extremos de cada uno de esos túneles o troncos, si se usa como paso en el mar, deberá realizarse a través de un pozo que llegue estanco hasta una altura que sea suficiente para que su embocadura se encuentre por encima de la línea de margen. El acceso al otro extremo del tronco o túnel podrá realizarse a través de una puerta estanca del tipo que exija su situación en el buque. Los mencionados troncos y túneles no deberán atravesar el primer mamparo de compartimentación situado a popa del mamparo de colisión.

II. Cuando se tenga el propósito de instalar túneles o troncos de tiro forzado que atraviesen mamparos estancos transversales principales, la Administración los examinará con especial cuidado.

REGLA 14

Aberturas en las chapas del forro exterior por debajo de la línea de margen

a) El número de aberturas en las chapas del forro exterior se reducirá al mínimo compatible con las características y adecuada maniobra del buque.

b) La disposición y eficacia de los medios de cierre de cualquier abertura en las chapas del forro exterior estarán en relación con el fin a que se destinan y con el lugar en que se encuentran y de una manera general, deberán ser considerados satisfactorios por la Administración.

c) I. Si en un entrepuente, los bordes inferiores de los portillos de luz se encuentran por debajo de una línea trazada en el costado, paralelamente a la cubierta de mamparos y que tenga su punto más bajo a un 2.50 por ciento de la manga del buque por debajo de la línea de máxima carga de compartimentación, todos los portillos de luz de ese entrepuente serán de tipo fijo.

II. Todos los portillos de luz cuyos bordes inferiores estén por debajo de la línea de margen, con excepción de aquellos que en conformidad con el apartado I de este párrafo deban ser de tipo fijo, se construirán en una forma que impida eficazmente que nadie los abra sin permiso del capitán.

III. Cuando en un entrepuente, el borde inferior de cualquiera de los portillos de luz a que se refiere el apartado II de este párrafo, esté por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de mamparos y que tenga su punto más bajo a 1.5 pies (o 1.37 metros) más el 2.5 por ciento de la manga del buque por encima de la superficie del agua, cuando el buque salga de un puerto todos los portillos de luz de ese entrepuente deberán ser cerrados de una manera estanca y con llave antes de que el buque salga del puerto, y no deberán abrirse hasta que el buque llegue al próximo puerto. En la aplicación de este apartado podrá otorgarse el margen de tolerancia por agua dulce apropiado, cuando resulte aplicable.

2) La hora de la apertura de esos portillos de luz en un puerto y la de su cierre y aseguramiento con llave antes de zarpar el buque serán registradas en el cuaderno de bitácora que la Administración prescriba.

3) Para los buques que tienen uno o más portillos de luz colocados de tal manera que las prescripciones del punto 1) de este apartado resultan de aplicación cuando su línea de flotación coincide con la de máxima carga de compartimentación, la Administración podrá señalar el calado medio límite, con el que esos portillos de luz tendrán sus bordes inferiores por encima de la línea trazada paralelamente a la cubierta de mamparos en el costado, y que tenga su punto más bajo a 4.5 pies (o 1.37 metros) más el

2.5 por ciento de la manga del buque por encima de la línea de flotación correspondiente al calado medio límite, y con el que, por lo tanto, se podrá zarpar sin haberlos cerrado previamente, ni haberlos asegurado con llave, y se podrán abrir en la mar bajo responsabilidad del capitán durante el viaje al próximo puerto. En las zonas tropicales, tal como se definen en el Vigente Convenio Internacional relativo a Líneas de Carga, ese calado límite podrá aumentarse en 1 pie (o 0.305 metros).

d) Tapas de portillo interiores de bisagra, de un modelo eficaz, y dispuestas de modo que se puedan cerrar y asegurar en forma que queden estancas, se instalarán en todos los portillos de luz, con excepción de los situados a popa, de un octavo de la eslora del buque partiendo de la perpendicular de proa y por encima de una línea trazada paralelamente a la cubierta de mamparos en el costado, que tenga su punto más bajo a una altura de 12 pies (o 3.66 metros) más el 2.5 por ciento de la manga del buque por encima de la línea de máxima carga de compartimentación; las tapas de portillo podrán ser desmontables en los alojamientos de pasajeros que no sean los de entrepuente, a no ser que el vigente Convenio Internacional relativo a Líneas de Carga exija que las tapas de portillo estén fijas de manera permanente en su debido sitio. Las tapas de portillo desmontables se colocarán en las proximidades de los portillos de luz correspondientes.

e) Los portillos de luz y sus tapas correspondientes, que no sean practicable durante la navegación, se cerrarán y asegurarán antes de que zarpe el buque.

f) I. No se instalará ningún portillo de luz en los espacios destinados exclusivamente al transporte de carga o carbón.

II. Sin embargo, podrán instalarse portillos de luz en los espacios que puedan destinarse alternativamente al transporte de carga y al de pasajeros; pero deberán estar contruidos en tal forma que nadie pueda abrir esos portillos o sus tapas sin autorización del capitán.

III. Si se transporta carga en esos espacios, los portillos de luz y sus tapas se cerrarán en forma estanca y se asegurarán con llave antes de embarcar la carga, y su cierre y aseguramiento con llave será registrado en el cuaderno de bitácora que la Administración prescriba.

g) No se instalarán portillos de ventilación automática en las chapas del forro exterior por debajo de la línea de margen, sin autorización especial de la Administración.

h) El número de imbornales, descargas sanitarias y otras aberturas análogas de las chapas del forro exterior se reducirán al mínimo, bien utilizando cada descarga para el mayor número posible de tubos sanitarios y de otras clases, o bien de cualquier otra manera que resulte satisfactoria.

i) I. Todos los orificios y descargas de las chapas del forro exterior estarán provistas de dispositivos eficaces y accesibles para impedir la entrada

accidental de agua en el buque. No se empleará plomo ni ningún otro material sensible al calor para las tuberías instaladas fuera de las válvulas del forro exterior en orificios o descargas, ni para cualquier otro uso en que el deterioro de esas tuberías en caso de incendio podría originar riesgo de inundación.

II. 1) Salvo lo dispuesto en el apartado III de este párrafo, cada descarga aislada que atraviese las chapas del forro exterior partiendo de espacios situados bajo la línea de margen tendrá, bien una válvula de retención automática provista de un dispositivo eficaz para cerrarla desde encima de la cubierta de mamparos o bien dos válvulas de retención automáticas desprovistas de tal dispositivo, de las cuales la que está en posición más elevada deberá instalarse por encima de la línea de máxima carga de compartimentación, de manera que resulte siempre accesible para ser examinada en condiciones de servicio y que deberá ser de un tipo que normalmente esté cerrada.

2) Cuando se instale una válvula provista de un dispositivo eficaz para cerrarla, el puesto de maniobra situado encima de la cubierta de mamparos será siempre fácilmente accesible y dispondrá de medios que indiquen si la válvula está abierta o cerrada.

III. Las tomas de agua y descargas principales y auxiliares conectadas con máquinas estarán provistas de grifos o válvulas fácilmente accesibles, instaladas entre las tuberías y las chapas del forro exterior o entre las tuberías y las cajas de mar fijas a las chapas del forro exterior.

j) I. Los portalones y portas de carga o carboneo instaladas por debajo de la línea de margen serán de una resistencia adecuada. Deberán cerrarse de manera eficaz y se asegurará su estanquidad antes de que el buque zarpe, debiéndose mantener cerradas durante la navegación.

II. Esas portas no se instalarán en ningún caso de modo que su punto más bajo se encuentre por debajo de la línea de máxima carga de compartimentación.

k) I. Las aberturas interiores de los manguerotes de expulsar cenizas, vertedores de basuras, etc., estarán provistos de una tapa eficaz.

II. Si la abertura interior está situada por debajo de la línea de margen, la tapa será estanca y además se instalará en el conducto una válvula de retención automática colocada en un sitio accesible por encima de la línea de máxima carga de compartimentación. Cuando no se utilice el conducto, tanto la tapa como la válvula se mantendrán cerradas y aseguradas.

REGLA 15

Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos de luz, etc.

a) I. Las características, materiales y construcción de todas las puertas estancas, portillos de luz, portalones, portas de carga y carbón, válvulas tuberías, mangueras de expulsar cenizas y vertedores de basura a que se hace referencia en estas Reglas deberán satisfacer a la Administración.

II. Los marcos de las puertas estancas verticales no deberán presentar en su parte inferior ninguna ranura en que pueda alojarse basura impidiendo el adecuado cierre de la puerta.

III. Todos los grifos y válvulas de las tomas de agua y descargas situadas por debajo de la cubierta de mamparos, y todos los accesorios exteriores de esos grifos y válvulas serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No deberá emplearse fundición ordinaria ni materiales análogos.

b) Toda puerta estanca será sometida a una prueba hidráulica a presión correspondiente a una altura de agua que llegue hasta la cubierta de mamparos. La prueba se realizará antes de que el buque entre en servicio, bien antes, o bien después de ser instalada la puerta.

REGLA 16

Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos, etc.

a) Las cubiertas, troncos, túneles, anillas de cajón y ventiladores estancos deberán tener la misma resistencia que los mamparos estancos situados a su mismo nivel. Los medios utilizados para hacerlos estancos, y las disposiciones adoptadas para cerrar las aberturas que ofrezcan, deberán satisfacer a la Administración. Los ventiladores y los troncos estancos llegarán por lo menos hasta la cubierta de mamparos.

b) Después de su terminación, las cubiertas estancas se someterán a una prueba de manguera o de inundación, y los troncos, túneles y ventiladores estancos, a una prueba de manguera.

REGLA 17

Estanquidad por encima de la línea de margen

a) La Administración podrá exigir que se adopten todas las medidas que

sean razonables y realizables para limitar la entrada y la extensión del agua por encima de la cubierta de mamparos. Esas medidas podrán incluir almas o mamparos parciales. Cuando se instalen almas y mamparos estancos parciales en la cubierta de mamparos, por encima o en la vecindad inmediata de mamparos de compartimentación principales, tendrán conexiones estancas con el casco y la cubierta de mamparos con el fin de restringir el flujo del agua a lo largo de la cubierta cuando el buque está escorado a causa de avería. En los casos en que el mamparo estanco parcial no esté en la misma vertical que el mamparo situado debajo, la cubierta de mamparos que los separe deberá ser dotada de una estanquidad eficaz.

b) La cubierta de mamparos y toda cubierta situada sobre la misma, deberán ser estancas a la intemperie en el sentido de que, en condiciones normales del mar, no dejen pasar el agua de arriba abajo. Todas las aberturas situadas en la cubierta expuesta a la intemperie tendrán brazolas de gran altura y resistencia y deberán estar provistas de medios eficaces que permitan cerrarlas con rapidez dejándolas estancas a la intemperie. Deberán instalarse las portas de desagüe, umbrales y (o) barandillas que sean necesarios para la rápida evacuación del agua en la cubierta superior en todas las condiciones meteorológicas.

c) Las tapas de los portillos de luz, portalones, portas de carga y carboneo y otros medios de cierre de las aberturas de las chapas del forro exterior situadas por encima de la línea de margen, deberán ser de tipo y construcción eficaces y de una resistencia adecuada al espacio en el que están instalados y a su situación en la línea de máxima carga de compartimentación.

d) Todos los portillos de luz de espacios situados debajo de la primera cubierta de mamparos, deberán estar provistos de tapas interiores eficaces, dispuestas de manera que puedan cerrarse y asegurarse de manera estanca, fácil y eficientemente.

REGLA 18

Disposición del circuito de achique en buques de pasaje

a) Todo buque estará provisto de una instalación eficaz de achique que permita desaguar y drenar cualquier compartimiento estanco que no esté dedicado de manera permanente a contener aceite o agua, en cualesquiera condiciones después de un accidente, tanto si el buque está adrizado como escorado. A este fin, serán generalmente necesarios conductos de succión laterales, salvo en compartimientos estrechos situados en los extremos del buque, en los que pudiera hacer un contacto de succión. En los compartimientos de forma poco corriente podrán exigirse conductos de succión

adicionales. Se tomarán las disposiciones necesarias para asegurar el paso del agua de los compartimientos a las tuberías de aspiración. Cuando en relación con determinados compartimientos, la Administración estime que la instalación de medios para el achique de agua puede ser inconveniente, podrá eximir de la obligación de realizar esa instalación si los cálculos efectuados de acuerdo con los requisitos exigidos en el párrafo b) de la Regla 7 de este Capítulo, demuestran que la seguridad del buque no quedará perjudicada. Se instalarán medios eficaces para el achique del agua de las bodegas frigoríficas.

b) I. Todo buque deberá disponer, por lo menos, de tres bombas mecánicas conectadas con el colector principal de achique, una de las cuales podrá ser acoplada a la maquinaria propulsora. Cuando el coeficiente de criterio es igual o superior a 30, se instalará una bomba mecánica independiente adicional.

II. En el siguiente cuadro están resumidos los requisitos exigidos:

Coeficiente de criterio	Inferior a 30	Igual o superior a 30
Bomba movida por la maquinaria principal (puede sustituirse por una bomba independiente)	1	1
Bombas independientes	2	3

III. Las bombas para el servicio sanitario, las de lastre y las de servicio general podrán considerarse como bombas de sentina mecánicas independientes, siempre que dispongan de las conexiones necesarias con la instalación de achique.

c) Siempre que sea posible, las bombas de sentina mecánicas se colocarán en compartimientos estancos distintos y dispuestos, o situados de tal modo que la misma avería no pueda causar su rápida inundación. Si las máquinas y calderas están en dos o más compartimientos estancos, las bombas de que se disponga para el achique de la sentina estarán distribuidas, en la medida de lo posible, entre esos compartimientos.

d) En los buques que tengan una eslora igual o superior a 300 pies (o 91.5 metros) o cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 30, se tomarán las medidas adecuadas para que una bomba mecánica, por lo menos, esté dispuesta para ser utilizada en todas las circunstancias ordinarias en que un buque puede inundarse en la mar. Se considerará cumplida esta disposición si:

I. Una de las bombas exigidas es una bomba de emergencia de un tipo sumergible acreditado, cuya fuente de energía se encuentre situada por encima de la cubierta de mamparos; o si

II. Las bombas y sus fuentes de energía están repetidas por toda la eslora del buque de tal modo que, cualesquiera que sean las condiciones de inun-

dación que el buque esté obligado a soportar, pueda utilizarse por lo menos una bomba situada en un compartimiento indemne.

e) Salvo las bombas adicionales que se instalen solamente para los compartimientos de pique, todas las bombas de sentina exigidas se dispondrán de modo que puedan achicar el agua de cualquiera de los espacios que en conformidad con el párrafo a) de esta Regla deban ser drenados.

f) I. Toda bomba mecánica de sentina deberá ser capaz de imprimir al agua a través del colector principal de achique una velocidad no inferior a 100 pies (o 122 metros) por minuto. Las bombas de sentina mecánicas independientes que estén situadas en espacios de máquinas tendrán conductos de succión directos en esos espacios, salvo en el caso de que no se exijan más de dos en esos conductos de succión en cada espacio. Cuando existan dos o más de esos conductos de succión, por lo menos uno estará instalado a babor y otro a estribor. La Administración podrá exigir que las bombas de sentina mecánicas independientes situadas en otros espacios tengan conductos de succión directa separados. Los conductos de succión directa estarán dispuestos adecuadamente, y los instalados en un espacio de máquinas tendrán un diámetro no inferior al exigido para el colector principal de achique.

II. En los buques que queman carbón se instalará en la cámara de calderas, además de los otros conductos de succión que determina esta Regla, una manga flexible de succión de diámetro apropiado y longitud suficiente, que pueda conectarse a la boca aspirante de una bomba mecánica independiente.

g) I. Además del colector de colectores de achique directos exigidos en el párrafo b) de esta Regla, existirá en el espacio de máquinas un conducto de achique directo desde la bomba de circulación. El diámetro del orificio de aspiración de la bomba en el caso de motoraves.

II. Cuando, a juicio de la Administración, la bomba de circulación principal no resulte apropiada para este fin, se instalará un colector de achique directo de emergencia que vaya desde la mayor bomba mecánica independiente de que se disponga al nivel del drenaje del espacio de máquinas; el conducto de achique será del mismo diámetro que el orificio de aspiración principal de la bomba de sentina de las exigidas, en una medida que resulte satisfactoria para la Administración.

III. Las varillas de accionar las tomas de agua de mar y las válvulas de aspiración deberán llegar hasta bastante por encima del piso de la cámara de máquinas.

IV. Cuando el combustible sea carbón, si no existe un mamparo estanco entre las máquinas y las calderas, se instalará una descarga directa hasta el mar, o bien una derivación a la descarga de la bomba de cir-

culación, que vaya desde la bomba de circulación que se utilice, en conformidad con lo dispuesto en el apartado I. de este párrafo.

h) I. Las tuberías de las bombas necesarias para el drenaje de espacio de carga o de maquinaria, deberán ser completamente distintas de las tuberías que se utilicen para llenar o vaciar espacios destinados al transporte de agua o combustible líquido.

II. Todos los colectores de sentina utilizados en el interior o debajo de carboneras, tanques de combustibles líquidos y espacios de calderas o máquinas, con inclusión de los espacios en los que estén situados depósitos de decantación o bombas de combustible, deberán ser de acero o de otro material aprobado.

i) El diámetro del conductor principal de achique se calculará de acuerdo con las fórmulas siguientes, siempre que el diámetro inferior real del colector principal de achique sea lo más cercano posible al tamaño normal aceptable para la Administración.

$$d = \frac{L(B D)^{1/4}}{2,500}$$

donde d = diámetro interior del colector principal de achique en pulgadas.

L = eslora del buque, en pies.

B = manga del buque, en pies.

D = puntal del trazado del buque, medido hasta la cubierta de mamparos, en pies; o bien

$$d = 1,68 L(B D)^{1/4} / 25$$

donde d = diámetro interior del colector principal de achique, en milímetros.

L = eslora del buque, en metros.

B = manga del buque, en metros.

D = puntal de trazado del buque, medido hasta la cubierta de mamparos en metros.

El diámetro de los colectores de sentina derivados se determinará de acuerdo con las reglas que la Administración establezca.

j) La disposición de la instalación de achique y bombas de lastre deberá ser tal que impida la posibilidad de que el agua pase de la mar o de los tanques de lastre a los espacios de carga o máquinas, o de un compartimiento a otro. Se tomarán medidas especiales para evitar que un tanque para líquidos conectado con la instalación de achique y bombas de lastre sea

inadvertidamente llenado de agua de mar cuando contenga carga, o vaciado a través de un colector de sentina cuando contenga lastre de agua.

k) Se tomarán disposiciones para impedir que el compartimiento que disponga de un colector de aspiración de sentina sea inundado en caso de ruptura, u otra avería del colector debida a abordaje o varada en cualquier otro compartimiento. A este fin, cuando el colector esté situado en algún punto de su recorrido a una distancia del costado del buque inferior a un quinto de la manga del buque (medida perpendicularmente al eje del buque al nivel de la línea de máxima carga de compartimentación), o en una anilla de cajón, se instalará en el colector una válvula de retención en el compartimiento en el que se encuentre la boca de aspiración.

l) Todas las cajas de distribución, válvulas y grifos que formen parte de la instalación de achique deberán estar colocados en lugares siempre accesibles en circunstancias normales. Estarán dispuestos en tal forma que, en caso de inundación de un compartimiento, una de las bombas de sentina pueda ponerse en funciones en cualquier compartimiento; además, la avería de una bomba o del conducto que la conecte con el colector principal de achique situado al exterior de una línea trazada a un quinto de la manga del buque, no deberá inutilizar la instalación de achique. Si no existe más que una red de conductos común a todas las bombas, las válvulas y grifos necesarios para regular los conductos de achique deberán poder ser maniobrados desde un punto situado por encima de la cubierta de mamparos. Cuando, además de la instalación de achique principal, se disponga de una instalación de achique de emergencia, deberá ser independiente de la instalación principal y estará dispuesta de tal forma que, en caso de inundación, una bomba pueda ponerse en funciones en cualquier compartimiento; en ese caso, solamente las válvulas y grifos necesarios deberán poder ser maniobrados desde un punto situado por encima de la cubierta de mamparos.

m) Todas las válvulas y grifos mencionados en el párrafo l) de esta Regla, que puedan ser maniobrados desde un punto situado por encima de la cubierta de mamparos, deberán tener sus mandos en el puesto de maniobra señalados con claridad y provistos de indicadores que señalen si están abiertos o cerrados.

REGLA 19

Información sobre estabilidad para buques de pasaje y buques de carga

a) Los buques de pasaje y los buques de carga deberán escorarse después de terminados, para determinar los elementos de su estabilidad. El capitán

deberá recibir los informes fidedignos necesarios para poder obtener, por un medio rápido y simple, una orientación exacta sobre la estabilidad del buque en diferentes condiciones de servicio, y un ejemplar de esos informes será enviado a la Administración.

b) Cuando se introduzcan en un buque modificaciones que afecten de manera apreciable los informes sobre estabilidad proporcionados al capitán, se le suministrarán nuevos informes sobre estabilidad y, de ser necesario, se someterá el buque a una nueva prueba de estabilidad.

c) La Administración podrá dispensar a un buque determinado de la prueba de estabilidad siempre que se disponga de datos básicos sobre estabilidad obtenidos de la prueba de estabilidad a que se haya sometido a un buque gemelo y que se demuestre, de manera satisfactoria para la Administración, que de esos datos básicos se pueden obtener informes fidedignos sobre la estabilidad del buque dispensado.

d) La Administración podrá también dispensar de la prueba de estabilidad a un buque determinado, o a una clase de buques especialmente destinados al transporte de líquidos o de material a granel, cuando las referencias de los datos ya existentes sobre buques análogos indiquen con claridad que, debido a las proporciones y disposición general del buque, existirá una altura metacéntrica mayor que la suficiente en todas las condiciones de carga probables.

REGLA 20

Planos de control de averías

• Estarán expuestos de manera permanente, para orientación del oficial de servicio, planos del buque en los que se señalen con claridad los límites de los compartimientos estancos de cada cubierta y bodega, las aberturas en ellos existentes con sus medios de cierre y el lugar en que se encuentran los mandos de los mismos, y los dispositivos para corregir cualquier escora debida a inundación. Además, deberán proporcionarse a los oficiales del buque, folletos con los informes antes mencionados.

REGLA 21

Marcación, manejo e inspección periódicos de las puertas estancas

a) Esta Regla es de aplicación a los buques nuevos y a los existentes.

b) Se realizarán semanalmente ejercicios de maniobra de puertas estancas, portillos de luz, válvulas y mecanismos de cierre de imbornales, man-

gueros de expulsar cenizas, y vertedores de basura. En los buques que realicen viajes cuya duración exceda de una semana, se llevará a cabo un ejercicio completo antes de zarpas y se harán otros durante el viaje, a razón de por lo menos uno por semana. En todos los buques se maniobrarán diariamente todas las puertas estancas mecánicas y de bisagra, que se usen en la mar, de los mamparos transversales principales.

c) I. Las puertas estancas y todos los mecanismos e indicadores con ellas relacionados, así como todas las válvulas cuyo cierre sea necesario para la estancidad de un compartimento, y todas las válvulas cuya maniobra sea necesaria para las interconexiones para control de averías, serán inspeccionadas periódicamente en la mar, por lo menos una vez por semana.

II. Esas válvulas, puertas y mecanismos se marcarán en forma apropiada para asegurar que pueden utilizarse convenientemente con el fin de proporcionar la máxima seguridad.

REGLA 22

Anotaciones en el cuaderno de bitácora

a) Esta Regla es de aplicación a los buques nuevos y a los existentes.

b) Las puertas de bisagra, planchas desmontables, portillos de luz, portallones, portas de carga y carboneo y demás aberturas que en cumplimiento de estas Reglas deban mantenerse cerradas durante la navegación, se cerrarán antes de zarpas el buque. Las horas de cierre y las de apertura (en el caso de que ésta fuera permitida por las presentes Reglas), se registrarán en el cuaderno de bitácora que la Administración prescribe.

c) La realización de todos los ejercicios e inspecciones exigidos en la Regla 21 de este Capítulo se consignará en el cuaderno de bitácora mencionando explícitamente cualquier defecto que se haya comprobado.

PARTE C. MAQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

(La Parte C es de aplicación a los buques de pasaje y a los buques de carga.)

REGLA 23

Generalidades

a) Las instalaciones eléctricas en los buques de pasaje estarán dispuestas de modo que:

I. Los servicios esenciales para la seguridad continúen funcionando en todos los distintos casos de emergencia, y que:

II. La seguridad de los pasajeros, la tripulación y el buque contra los riesgos de la electricidad quede garantizada.

b) Lo dispuesto en las Reglas 26, 27, 28, 29, 30 y 33 de este Capítulo será de aplicación a los buques de carga.

REGLA 24

Fuente de energía eléctrica principal en los buques de pasaje

a) Todo buque de pasaje en el que la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares indispensables para la propulsión y la seguridad del buque, deberá disponer, por lo menos, de dos grupos electrógenos principales, y la energía generada por esos grupos deberá ser suficiente para poder asegurar también el funcionamiento de los servicios mencionados en el apartado I del párrafo a) de la Regla 23 de este Capítulo, en el caso de que uno cualquiera de esos grupos electrógenos se pare.

b) En los buques de pasaje en los que exista solamente una central eléctrica principal, el cuadro de distribución principal deberá estar situado en la misma zona que el cuadro de incendio principal. Cuando exista más de una central eléctrica principal, está permitido tener un único cuadro de distribución principal.

REGLA 25

Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje

a) En un lugar situado por encima de la cubierta de mamparos y fuera de los tapacalores de la maquinaria, deberá haber una fuente independiente de energía eléctrica de emergencia. Su situación respecto de la fuente o fuentes de energía eléctrica principales será tal que garantice, de manera satisfactoria para la Administración, que un incendio y otro accidente en el espacio de máquinas, tal como se define en la Regla 2 de este Capítulo, no impedirá el suministro o la distribución de la energía de emergencia. No estará situada a proa del mamparo de colisión.

b) La energía disponible será suficiente para alimentar todos aquellos servicios que, a juicio de la Administración, son necesarios para la seguridad de los pasajeros y de la dotación en caso de emergencia, teniendo debidamente en cuenta los servicios que tendrán que funcionar simultáneamente. Se prestará especial atención al alumbrado de emergencia de los puestos de embarque en los botes salvavidas de la cubierta y de los costados, al de todos los pasillos, cajas de escalera y salidas, al de los espacios de maquinaria y puestos de seguridad, tal como se definen en el párrafo f) de la Regla 25 de este Capítulo, a la bomba manual, a las luces de navegación, y a la lámpara de señales de advertencia. El funcionamiento depende de la electricidad procedente de la fuente principal de energía. La energía deberá ser suficiente para un periodo de 30 horas, salvo en el caso de buques destinados de manera regular a viajes de corta duración, en el que la Administración podrá aceptar un suministro inferior si estima que queda garantizado el mismo grado de seguridad.

c) La fuente de energía de emergencia será:

I. Un generador movido por una fuerza motriz con un suministro de combustible independiente y un dispositivo de arranque aprobado; el combustible utilizado deberá tener su punto de inflamación a una temperatura no inferior a 110 grados F (64.4 grados C) o bien

II. Una batería de acumuladores capaz de soportar la carga de emergencia sin cargarse de nuevo y sin una caída excesiva de tensión.

d) I. Cuando la fuente de energía de emergencia sea un generador, se instalará una fuente temporal de energía de emergencia consistente en una batería de acumuladores de capacidad suficiente para:

1. Alimentar el alumbrado de emergencia un tiempo no durante media hora.

2. Cerrar las puertas estancas si funcionan por electricidad, pero no necesariamente para cerrarlas todas al mismo tiempo.

3. Mantener los indicadores que funcionan por electricidad que señalan si las puertas estancas no están estancadas o cerradas, y por:

4. Hacer funcionar las señales sonoras (si funcionan por electricidad) que advierten que las puertas estancas mecánicas están a punto de cerrarse.

La instalación estará dispuesta de forma que la fuente temporal de energía de emergencia entre en servicio automáticamente en caso de avería de la fuente principal de alimentación.

II. Cuando la fuente de energía de emergencia sea una batería de acumuladores, la instalación estará dispuesta de forma que garantice que el alumbrado de emergencia entre automáticamente en servicio en caso de avería de la fuente principal de alimentación.

e) Se colocará un indicador en el espacio de máquinas, de preferencia en

el cuadro de distribución principal, que señale si alguna batería de acumuladores instalada en cumplimiento de estas Reglas, se está descargando.

f) I. El cuadro de distribución de emergencia se instalará lo más cerca posible de la fuente de energía de emergencia.

II. Cuando la fuente de energía de emergencia sea un generador, el cuadro de distribución estará colocado en el mismo espacio que la fuente de energía de emergencia, a menos que el funcionamiento del cuadro de distribución de emergencia quede con ello dificultado.

III. Ninguna de las baterías de acumuladores que se instalen en cumplimiento de estas Reglas, estará colocada en el mismo espacio que el cuadro de distribución de emergencia.

IV. La Administración podrá permitir que el cuadro de distribución de emergencia se alimente del cuadro de distribución principal en condiciones normales de funcionamiento.

g) La instalación de emergencia estará en su totalidad dispuesta de forma que pueda funcionar cuando el buque tenga una escora de 22.5 grados y (o) un ángulo de asiento longitudinal de 10 grados.

h) Se tomarán las medidas necesarias para probar periódicamente la fuente de energía de emergencia y la fuente temporal de energía, en caso de existir, con inclusión de los dispositivos automáticos.

REGLA 26

Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga

a) Buques de carga de 5.000 o más toneladas de registro bruto.

I. En los buques de carga de 5.000 o más toneladas de registro bruto, deberá existir una fuente de energía de emergencia independiente, colocada en un lugar que resulte satisfactorio para la Administración por encima de la cubierta continua superior y fuera de los guardacalores de la maquinaria, con el fin de asegurar su funcionamiento en caso de incendio u otro accidente que provocara una avería en la instalación eléctrica principal.

II. La energía disponible deberá ser suficiente para alimentar todos aquellos servicios que sean, a juicio de la Administración, necesarios para la seguridad de todos a bordo en un caso de emergencia, teniendo en debida cuenta aquellos servicios que tengan que funcionar simultáneamente. Se presentará la debida atención:

1) Al alumbrado de emergencia de todos los puestos de embarque en los botes salvavidas de la cubierta y de los costados, al de todos los pasillos, cajas de escalera y salidas, al del espacio de maquinaria principal y espacio

del grupo electrógeno principal, al del puente de navegación y cuarto de derrota;

2) A la alarma general; y

3) A las luces de navegación si fuesen sólo eléctricas, y a la lámpara para señales diurnas si se alimenta de la fuente de energía eléctrica principal.

La energía deberá ser suficiente para un período de 6 horas.

III. La fuente de energía de emergencia podrá ser:

1) Una batería de acumuladores capaz de soportar la carga de emergencia sin ser cargada de nuevo y sin una caída excesiva;

2) Un generador movido por un motor apropiado con un suministro de tensión; o bien de combustible independiente y un dispositivo de arranque que resulte satisfactorio para la Administración. El combustible utilizado deberá tener un punto de inflamación no inferior a 110 grados F. (o 43 grados C.);

IV. La instalación de emergencia estará en su totalidad dispuesta de forma que pueda funcionar cuando el buque tenga una escora de 22.5 grados y (o) un ángulo de asiento longitudinal de 10 grados.

V. Se tomarán las medidas necesarias para probar periódicamente la totalidad de la instalación de emergencia.

b) Buques de carga de menos de 5,000 toneladas de registro bruto.

I. En los buques de carga de menos de 5,000 toneladas de registro bruto deberá existir una fuente de energía de emergencia independiente, colocada en un lugar que resulte satisfactorio para la Administración, y capaz de alimentar el alumbrado de los puestos de lanzamiento al agua y lugares de estiba de las embarcaciones de salvamento prescritos en el apartado II del párrafo a), y II y III del párrafo b) de la Regla 19 del Capítulo III, y además todos aquellos servicios que la Administración considere necesarios, teniendo en debida cuenta la Regla 38 del Capítulo III.

II. La energía disponible deberá ser suficiente para un período de por lo menos tres horas.

III. También es de aplicación a estos buques lo dispuesto en los apartados III, IV y V del párrafo a) de esta Regla.

REGLA 27

Precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de la electricidad

a) Buques de pasaje y buques de carga.

I. 1) Todas las partes metálicas descubiertas de los aparatos y equipo eléctrico que no estén destinadas a conducir o contener energía eléctrica,

pero que puedan llegar a electrizarse a consecuencia de una avería, deberán estar unidas a masa; y todos los aparatos eléctricos deberán estar contruidos e instalados en forma que su manipulación, en condiciones normales, no ofrezca peligro de accidente.

2) Los armazones metálicos de todas las lámparas portátiles, herramientas y aparatos eléctricos similares que formen parte del equipo del buque y que tengan una tensión que exceda del voltaje de seguridad que la Administración señale, deberán estar unidos a masa mediante un conductor apropiado, salvo que se adopten medidas que tengan efectos equivalentes, tales como los conseguidos mediante un aislador doble o un transformador. La Administración podrá exigir la adopción de precauciones especiales adicionales en el caso de lámparas, herramientas y aparatos eléctricos similares que hayan de ser utilizados en espacios húmedos.

II) Los cuadros de distribución principales y de emergencia estarán dispuestos de forma que resulten fácilmente accesibles, tanto por delante como por detrás, sin peligro para el personal. Los lados y la parte posterior y, cuando sea necesario también la delantera, de los cuadros de distribución deberán estar protegidos de manera conveniente. En caso necesario deberá existir un pallete o un enjaretado que no sean conductores. Las partes descubiertas conductoras de corriente de un voltaje en relación a la masa que exceda del que señale la Administración, no se instalarán en la cara anterior de ningún cuadro de distribución o tablero de control.

III. 1) Cuando se utilice el sistema de distribución de retorno al casco, se adoptarán precauciones especiales que resulten satisfactorias para la Administración.

2) El retorno al casco no se utilizará en los buques-cisternas.

IV. 1) Todas las fundas y armaduras metálicas de los cables deberán ser eléctricamente continuas y estar unidas a masa.

2) Cuando los cables no tengan funda ni armadura y pueda existir peligro de incendio en caso de una avería eléctrica, la Administración exigirá la adopción de precauciones.

V. Las instalaciones de alumbrado estarán dispuestas de modo que no se produzcan elevaciones de temperatura que sean perjudiciales para los cables, y que se evite el calentamiento excesivo de los materiales circundantes.

VI. Los cables irán sujetos de modo que se evite su desgaste por fricción o cualquier otro deterioro.

VII. Cada circuito separado deberá estar protegido contra los cortocircuitos. Cada circuito separado estará también protegido contra las sobrecargas, salvo lo dispuesto en la Regla 30 de este Capítulo o los casos en que la Administración conceda una dispensa. La intensidad de la corriente de cada circuito deberá ser indicada de modo permanente así como la tensión y el ajuste del apropiado dispositivo de protección contra las sobrecargas.

VIII. Las baterías de acumuladores deberán estar situadas en lugares apropiados, y los compartimientos cuyo destino principal sea contenerlas deberán estar debidamente contruidos y eficazmente ventilados.

b) Buques de pasaje únicamente.

I. Los sistemas de distribución estarán dispuestos de modo que un incendio en una zona de incendio principal no interrumpa servicios esenciales en otra zona cualquiera de incendio principal. Se cumplirá este requisito si los cables de alimentación principales y los de emergencia que atraviesen una zona cualquiera se hallan separados vertical y horizontalmente en la mayor medida posible.

II. Los cables eléctricos serán de un tipo resistente a la combustión, que resulte satisfactorio para la Administración. La Administración podrá exigir una protección adicional de los cables eléctricos en determinado espacio del buque, con el fin de impedir incendios o explosiones.

III. En los espacios en los que sea probable que se acumulen mezclas inflamables, no se realizará ninguna instalación de equipo eléctrico, a menos que sea de un tipo que no pueda inflamar la mezcla de que se trate, como es el caso del equipo antideflagrante.

IV. Toda red de alumbrado instalada en una carbonera o bodega estará provista de un interruptor aislador situado fuera de dichos compartimientos.

V. Las uniones de todos los conductores, excepción hecha de los circuitos de transmisión de bajo voltaje, deberán hacerse exclusivamente en las cajas de conexión o de derivación. Todas esas cajas y dispositivos para la instalación de cables estarán contruidos de forma que impidan la propagación de un incendio que tenga su origen en ellos. Cuando se realicen empalmes deberán efectuarse sólo mediante un método aprobado que conserve las primitivas propiedades mecánicas y eléctricas del cable.

c) Buques de carga únicamente.

Los dispositivos que pueden producir arcos voltaicos no deberán instalarse en ningún compartimiento destinado de manera principal a las baterías de acumuladores, a menos que esos dispositivos sean antideflagrantes.

REGLA 28

Medios de hacer marcha atrás

a) Buques de pasaje y buques de carga.

Todo buque deberá tener una potencia de maquinaria suficiente para hacer marcha atrás con el fin de asegurar una adecuada maniobra del buque en todas las circunstancias normales.

b) Buques de pasaje únicamente.

La capacidad de la maquinaria para invertir la dirección del empuje de la hélice en un tiempo aceptable, en circunstancias normales de maniobra, pasando de esta manera el buque lanzado a la máxima velocidad de servicio hacia adelante, deberá demostrarse en el reconocimiento inicial.

REGLA 29

Mecanismo de gobierno

a) Buques de pasaje y buques de carga.

I. Todo buque deberá disponer de un mecanismo de gobierno principal y de un mecanismo de gobierno auxiliar que resulten satisfactorios para la Administración.

II. El mecanismo de gobierno principal deberá ser de solidez adecuada y permitir el gobierno del buque a la velocidad de servicio máxima. El mecanismo de gobierno y la mecha del timón principales serán proyectados de manera que no sufran avería a la velocidad máxima de marcha atrás.

III. El mecanismo de gobierno auxiliar será de solidez adecuada, deberá permitir el gobierno del buque a velocidad de navegación y deberá poder ponerse rápidamente en servicio en caso de emergencia.

IV. El lugar exacto en que se encuentra el timón, si está accionado mecánicamente, estará indicado en el puesto de gobierno principal.

b) Buques de pasaje únicamente.

I. El mecanismo de gobierno, principal deberá ser capaz de cambiar el timón de 35 grados a una banda a 35 grados a la otra banda, con el buque marchando avante a la velocidad de servicio máxima. El timón deberá poder ser cambiado de 35 grados en una banda a 30 grados en la otra banda en 28 segundos a la velocidad de servicio máximo.

II. El mecanismo de gobierno auxiliar deberá estar accionado mecánicamente en todos los casos en que la Administración exija una mecha de timón de más de 9 pulgadas (o 22.86 cm) de diámetro a la altura de la caña.

III. Cuando se disponga de una instalación doble de motores y sus correspondientes conexiones para el mecanismo de gobierno principal que resulte satisfactorio para la Administración, y cada motor permita que el mecanismo de gobierno satisfaga los requisitos del apartado I. de este párrafo, no será necesario el mecanismo de gobierno auxiliar.

IV. Cuando la Administración exija que la mecha del timón tenga más de 9 pulgadas (o 22.86 cm) de diámetro a la altura de la caña, deberá disponerse de un puesto de gobierno auxiliar que estará situado en un lugar que resulte satisfactorio para la Administración. Los sistemas de maniobra a

distancia del mecanismo de gobierno instalados en el puesto de gobierno principal y en el auxiliar estarán dispuestos de manera que resulten satisfactorios para la Administración y que en caso de avería de uno cualquiera de los dos sistemas no impida el gobierno del buque mediante el otro sistema.

V. Se instalarán medios que resulten satisfactorios para la Administración, de transmitir órdenes desde el puente al puesto de gobierno auxiliar.

c) Buques de carga únicamente. I. El mecanismo de gobierno auxiliar estará accionado mecánicamente en todos los casos en que la Administración exija que la mecha del timón tenga más de 14 pulgadas (o 35.56 centímetros) de diámetro a la altura de la caña.

II. Cuando se disponga de una instalación doble de mecanismos de gobierno accionados mecánicamente y de conexiones, que resulte satisfactoria para la Administración, y cada mecanismo de gobierno satisfaga los requisitos del apartado III del párrafo a) de esta Regla, no será necesario ningún mecanismo de gobierno auxiliar, siempre que la instalación doble de mecanismos de gobierno auxiliar, y conexiones que funcionan conjuntamente cumplan los requisitos del apartado II, del párrafo a) de esta Regla.

REGLA 30

Mecanismos de gobierno eléctricos y electrohidráulicos

a) Buques de pasaje y buques de carga.

Se instalarán indicadores que señalen el funcionamiento de los motores de los mecanismos de gobierno eléctricos y electrohidráulicos en un lugar apropiado que resulte satisfactorio para la Administración.

b) Buques de pasaje (cualquiera que sea su arqueó) y buques de carga de 5,000 toneladas o más de registro bruto.

I. Los mecanismos de gobierno eléctricos y electrohidráulicos estarán servidos por dos circuitos alimentados desde el cuadro de distribución principal. Uno de los circuitos podrá pasar por el cuadro de distribución de emergencias, en caso de que éste exista. Cada circuito deberá tener la capacidad necesaria para alimentar todos los motores que estén normalmente conectados con él y que funcionen al mismo tiempo. En el caso de disponerse de dispositivos de permutación en el cuadro de mecanismos de gobierno que permitan que cualquiera de los dos circuitos alimente a cualquier motor o combinación de motores, la capacidad de cada circuito deberá ser apropiada para soportar las condiciones de carga más extremas. Los circuitos estarán separados en toda su longitud tan ampliamente como sea posible.

II. Esos circuitos y motores estarán protegidos solamente contra corto circuitos.

c) Buques de carga de menos de 5,000 toneladas de registro bruto.

I. Los buques de carga en los que la energía eléctrica constituya la única fuente de energía, tanto para el mecanismo de gobierno principal como para el auxiliar, deberán reunir los requisitos de los apartados I y II del párrafo b) de esta Regla, salvo que el mecanismo de gobierno auxiliar esté accionado por un motor destinado de manera principal a otros servicios, caso en que puede dispensarse la aplicación de lo dispuesto en el apartado II del párrafo b), siempre que la Administración encuentre satisfactorios los dispositivos de protección.

II. Solamente estarán protegidos contra corto-circuitos los motores y circuitos de energía del mecanismo de gobierno principal accionado eléctrica o electrohidráulicamente.

REGLA 31

Combustible líquido utilizado en buques de pasaje

No será utilizado ningún motor de combustión interna en ninguna instalación fija de un buque de pasaje, si su combustible tiene su punto de inflamación a una temperatura igual o inferior a 110 grados F. (o 43 grados C.).

REGLA 32

Lugar de colocación de las instalaciones de emergencia en los buques de pasaje

La fuente de energía eléctrica de emergencia, las bombas contra incendios de emergencia, las bombas de sentina de emergencia, las baterías de botellas de gas carbónico destinadas a la extinción de incendios y demás instalaciones de emergencia que sean esenciales para la seguridad del buque, no estarán colocadas en los buques de pasaje en un lugar situado a proa del mamparo de colisión.

REGLA 33

Comunicación entre el puente y la cámara de máquinas

Los buques dispondrán de dos medios de comunicación de órdenes desde el puente a la cámara de máquinas. Uno de los medios será un telégrafo de cámara de máquinas.

PARTE D.—PROTECCION CONTRA INCENDIOS

(En la Parte D, las Reglas 34 a 52 son de aplicación a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, las Reglas 35 y 53 son de aplicación a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros; y las Reglas 35 y 54 son de aplicación a los buques de carga de 4,000 toneladas, o más, de registro bruto.)

REGLA 34

Generalidades

a) Esta Parte tiene por objeto exigir el mayor grado posible de protección contra incendios, mediante la reglamentación detallada de las instalaciones y de su construcción. Los tres principios básicos en que descansan estas Reglas son:

I. La separación de los espacios de alojamiento del resto del buque mediante divisiones térmicas estructurales;

II. La localización, extinción o detención de cualquier incendio que se origine;

III. La protección de los medios de salvamento.

b) El casco, la superestructura y las casetas estarán divididos en zonas verticales principales mediante mamparos del tipo "A" (tal como están descritos en el párrafo c) de la Regla 35 de este Capítulo) y subdivididos por mamparos similares formando las divisiones que protejan los espacios que permiten el acceso vertical y los que separan los espacios de alojamiento de los servicios de ronda, dispositivos de alarma y equipo extintor de incendios, exigidos en la Parte F de este Capítulo, se adoptará uno de los siguientes métodos de protección o una combinación de los mismos que resulte satisfactoria para la Administración, en los espacios de alojamiento y servicios, con el fin de impedir la propagación de un conato de incendio fuera del local en que se haya declarado:

Método I. Construcción de divisores mediante mamparos divisorios interiores del tipo "B" (tal como se definen en el párrafo d) de la Regla 35 de este Capítulo), generalmente sin la instalación de un dispositivo detector o rociador en los espacios de alojamientos y servicios; o

Método II. Instalación de un dispositivo automático avisador de incendios y rociador para la detención y extinción de incendios en todos los espacios en que exista el peligro de que los incendios se declaren, general-

mente sin restricción alguna en cuanto al tipo de división mediante mamparos divisores internos, utilizado en los espacios protegidos de esta manera; o

Método III. Instalación de un sistema de compartimentación dentro de cada zona vertical principal mediante divisiones de los tipos "A" y "B" distribuidas según la importancia, tamaño y naturaleza de los diferentes compartimientos, con un dispositivo automático detector de incendios en todos los espacios en que exista el peligro de que los incendios se declaren, y con una utilización restringida de materiales y mobiliario combustible y muy inflamable; pero, en general, sin instalación de un dispositivo rociador.

En los títulos o subtítulos de las Reglas de esta Parte D del presente Capítulo se indica, cuando es pertinente, qué método o métodos de protección son los adoptados en cada una de las Reglas.

REGLA 35

Definiciones

Siempre que las expresiones definidas a continuación aparezcan en esta parte del presente Capítulo, deberán interpretarse de acuerdo con las siguientes definiciones:

a) Material incombustible significa un material que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para inflamarse al contacto con una llama piloto que alcance una temperatura de aproximadamente 1382 grados F. (o 750 grados C.). Cualquier otro material se considerará "Material Combustible".

b) Ensayo standard al fuego es aquel en que muestras de los mamparos o cubiertas pertinentes, con una superficie aproximada de 30 pies cuadrados (o 4.65 metros cuadrados) y una altura de 8 pies (o 2.44 metros), lo más parecidas posible a la construcción a que se destinan y conteniendo, cuando resulte apropiado, una junta, se exponen en un horno de pruebas a una serie de temperaturas graduadas en función del tiempo, aproximadamente de la siguiente manera:

- A los 5 primeros minutos a 1.000 grados F. (o 538 grados C.)
- A los 10 primeros minutos a 1.300 grados F. (o 704 grados C.)
- A los 30 primeros minutos a 1.550 grados F. (o 843 grados C.)
- A los 90 primeros minutos a 1.700 grados F. (o 927 grados C.)

c) Divisiones piro-resistentes o del tipo "A" son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnen las condiciones siguientes:

- I. estar construidas de acero o de otro material equivalente;

- II. estar convenientemente reforzadas;
- III. estar construidas de manera que puedan impedir el paso del humo y de las llamas al cabo del ensayo standard al fuego de una hora de duración;
- IV. Poscer un valor aislante que satisfaga a la Administración, teniendo en cuenta la naturaleza de los espacios contiguos. En general, cuando se requieren mamparos y cubiertas de este tipo para instalar divisiones pirorresistentes entre dos espacios, uno de los cuales contiene maderamen, revestimiento de madera u otro material combustible contiguo al mamparo, deberán estar aislados de manera que, si una de sus caras se somete al ensayo standard al fuego durante una hora, la temperatura de la otra cara no suba en ningún momento del ensayo más de 250 grados F. (o 139 grados C.) por encima de la temperatura inicial, ni alcance la temperatura en ningún punto de la cara, con inclusión de cualquier junta más de 325 grados F. (o 180 grados C.) por encima de la temperatura inicial. En aquellos lugares en que la Administración considere que el peligro de incendio es reducido, podrá reducirse o suprimirse totalmente el aislamiento. La Administración podrá exigir que se realice una prueba con un prototipo montado de mamparo o cubierta para asegurarse de que satisface los requisitos antes mencionados de integridad y elevación de temperatura.
- d) Divisiones ignífugas o del tipo "B" son las formadas por mamparos que están contruidos de manera que puedan evitar el paso de la llamarada hasta pasada media hora del ensayo standard al fuego. Además, deben tener en cuenta la naturaleza de los espacios contiguos. En general, cuando se requieran tales mamparos para instalar divisiones ignífugas entre dos espacios, serán de un material que sometida una cualquiera de las dos caras; al ensayo standard al fuego, la temperatura media de la otra cara al cabo de la primera media hora no suba en ningún momento del ensayo más de 250 grados F. (o 139 grados C.) por encima de la temperatura inicial, ni alcance la temperatura en ningún punto de la cara, con inclusión de cualquier junta, más de 405 grados F. (o 225 grados C.) por encima de la temperatura inicial. Los paneles que sean de material incombustible bastarán que cumplan el requisito de la limitación de elevación de temperatura antes indicado durante los 15 primeros minutos del ensayo standard al fuego, pero deberá continuarse el ensayo hasta completar la media hora con el fin de comprobar la integridad del panel en la forma acostumbrada. Todos los materiales empleados en la construcción e instalación de divisiones incombustibles del tipo "B" deberán ser también incombustibles. En aquellos lugares en que la Administración considere que el peligro de incendio es reducido, podrá reducirse, o suprimirse totalmente, el aislamiento. La Administración podrá pedir que se realice una prueba con un prototipo montado de mamparo para asegurarse de que satisface los requisitos antes mencionados de integridad y elevación de temperatura.

- e) Zonas verticales principales son las secciones en que están divididos el casco, superestructura y casetas mediante divisiones del tipo "A", y cuya eslora media en cualquier cubierta no excede, en general, de 131 pies (o 40 metros).
- f) Puestos de seguridad son los espacios en los que están colocados el equipo de radio, los principales aparatos de navegación, las instalaciones centrales de detección y aviso de incendios o el generador de emergencia.
- g) Espacios de alojamiento son los destinados a espacios públicos, pasillos, locales, sanitarios, camarotes, antecocinas, ranchos de la tripulación, peluquerías, despensas y armarios aislados y espacios análogos.
- h) Espacios públicos son las partes de los espacios de alojamiento destinadas a vestíbulos, comedores, salones y espacios análogos aislados del exterior de manera permanente.
- i) Espacios de servicio son los destinados a cocinas, despensas principales, pañoles (con excepción de las despensas y armarios aislados), carterías y cámaras de valores, y espacios análogos, así como los troncos que conducen a esos espacios.
- j) Espacios de carga son todos los espacios destinados a carga (con inclusión de los tanques para cargamentos de aceite) y los troncos que conducen a esos espacios.
- k) Espacios de máquinas son todos los destinados a la maquinaria propulsora, maquinaria auxiliar y frigorífica, calderas, bombas, talleres generadores, maquinaria de ventilación y acondicionamiento de aire, estaciones de toma de combustible y espacios análogos, así como los troncos que conducen a esos espacios.
- l) Acero u otro material equivalente. Siempre que aparezcan las palabras "acero" u "otro material equivalente", significa cualquier material que, por sí mismo o debido al aislamiento de que ha sido dotado, posee propiedades estructurales de integridad equivalentes al acero al terminar la exposición al fuego a que debe ser sometido (por ejemplo el aluminio, aislado en forma adecuada).
- m) Propagación de llama escasa significa que la superficie así descrita limitará en forma adecuada la propagación de llamas teniendo en cuenta el peligro de incendio de los espacios de que se trate, que será determinado de modo que resulte satisfactorio para la Administración, mediante un procedimiento de prueba convenientemente establecido.

REGLA 36

*Estructura (Métodos I, II y III)**a) Método I*

El casco, superestructura, mamparos estructurales, cubiertas y casetas estarán contruidos de acero o de otro material equivalente.

b) Método II

I. El casco, superestructura, mamparos estructurales, cubiertas y casetas deberán ser de acero o de otro material equivalente.

II. En los casos en que se utilice una protección contra incendios siguiendo el Método II, la superestructura podrá ser, por ejemplo, de aleación de aluminio, siempre que:

- 1) al elevar la temperatura de los núcleos metálicos de las divisiones del tipo "A", al ser sometidos al ensayo standard al fuego, se tengan en cuenta las propiedades mecánicas del material;
- 2) se instale un dispositivo rociador automático, en conformidad con el párrafo g) de la Regla 59 de este Capítulo;
- 3) se tomen medidas apropiadas para asegurar que en caso de incendio, las disposiciones de estiba y lanzamiento, así como el embarco en las mismas, continúen siendo tan eficaces como si la estructura fuese de acero;
- 4) el techo y el revestimiento de los espacios de calderas y máquinas estén contruidos de acero aislado en forma adecuada, y que sus aberturas, en caso de existir alguna, estén convenientemente dispuestas con el fin de impedir la propagación de incendios.

c) Método III

I. El casco, superestructura, mamparos estructurales, cubiertas y casetas deberán ser de acero o de otro material equivalente.

II. En los casos en que utilice una protección contra incendios siguiendo el Método III, la superestructura podrá ser, por ejemplo de aleación de aluminio, siempre que:

- 1) si al elevar la temperatura de los núcleos metálicos de las divisiones del tipo "A", al ser sometidos al ensayo estándar al fuego, se tengan en cuenta las propiedades mecánicas del material;
- 2) la Administración considere que la cantidad de materiales combustibles empleados en las partes pertinentes del buque se ha disminuido de manera apropiada. Los forros interiores (por ejemplo, las vagras del fondo) deberán ser incombustibles.

3) se tomen medidas apropiadas para asegurar que en caso de incendio, las disposiciones de estiba y lanzamiento continúan siendo tan eficaces como si la superestructura fuese de acero.

4) el techo y el revestimiento de los espacios de calderas y maquinaria sean de acero convenientemente aislado, y que sus aberturas, en caso de existir alguna, estén convenientemente dispuestas y protegidas con el fin de impedir la propagación de incendios.

REGLA 37

Zonas verticales principales (Métodos I, II y III)

a) El casco, superestructura y casetas estarán divididos en zonas verticales principales. El número de bayonetas y nichos será el menor posible, pero cuando sean necesarios, deberán utilizarse divisiones de tipo "A".

b) En la medida de lo posible, los mamparos que limitan las zonas verticales principales situados por encima de la cubierta de mamparos deberán estar en la misma vertical que los mamparos estancos de compartimentación situados inmediatamente debajo de la cubierta de mamparos.

c) Esos mamparos deberán extenderse de cubierta a cubierta y hasta el forro exterior y otros límites.

d) En los buques destinados a servicios especiales, tales como el transporte de automóviles o vagones de ferrocarril, en los que la instalación de mamparos de este género será incompatible con el fin a que se destinan dichos buques, se admitirá su sustitución por medios equivalentes que permitan dominar y limitar un incendio y especialmente aprobados por la Administración.

REGLA 38

Aberturas de las divisiones de tipo 'A' (Métodos I, II y III)

a) Cuando las divisiones del tipo "A" están perforadas para el paso de cables eléctricos, tubería, troncos, conductos, etc., o atravesadas por puntales, baos y otros elementos estructurales, se tomarán las disposiciones necesarias para asegurar que su resistencia al fuego no está disminuida.

b) Deberán instalarse cierres de mariposa en los conductos y troncos de ventilación que atraviesen zonas verticales principales. Esos cierres deberán disponer de un mando local apropiado que pueda maniobrarse desde ambos lados del mamparo. Los puestos de maniobra serán fácilmente accesibles y

estarán marcados en rojo. Se instalarán indicadores que señalen si los cierres de mariposa están abiertos o cerrados.

c) Con excepción de las aberturas de reducción de arqueo y de las escotillas situadas entre espacios de carga, armamento, equipaje, entre esos espacios y las cubiertas superiores, todas las aberturas estarán provistas de medios de cierre fijos que serán por lo menos tan resistentes al fuego como las divisiones en que estén instalados. En los casos en que las divisiones del tipo "A" tengan aberturas de reducción de arqueo, los medios de cierre empleados serán planchas de acero.

d) La construcción de todas las puertas y bastidores de las divisiones del tipo "A", así como los dispositivos de asegurar las puertas cuando estén cerradas, deberán ofrecer una resistencia al fuego y al paso de humo y flamas equivalente, en la medida de lo posible, a la de los mamparos en que estén situados. Las puertas estancas no necesitan disponer de aislamiento.

e) Todas las puertas deberán poder ser abiertas desde ambos lados del mamparo por una sola persona. Las puertas contra incendios de los mamparos de las zonas verticales principales, que no sean estancas, serán de un tipo que se cierre automáticamente y esté provisto de un dispositivo sencillo y de fácil manejo que permita soltarlas de su posición abierta. Esas puertas deberán ser de tipo y características aprobados, y el mecanismo de cierre automático deberá poder cerrar la puerta aun cuando exista una inclinación contraria de 3 y medio grados.

REGLA 39

Mamparos situados en las zonas verticales principales (Métodos I y II)

a) Método I

I. En los espacios de alojamiento, todos los mamparos de cerramiento frontal, con excepción de los que deban estar formados por divisiones del tipo "A", se construirán con divisiones de tipo "B" de material incombustible, que sin embargo, podrá estar revestido de materiales combustibles, en conformidad con la Regla 48 de este Capítulo. Todas las entradas y aberturas análogas tendrán un sistema de cierre apropiado al tipo de mamparo en el que estén situadas.

II. Todos los mamparos de los pasillos deberán llegar de cubierta a cubierta. Se podrán permitir aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos del tipo "B", con preferencia en la parte inferior. Todos los

restantes mamparos de cerramiento frontal llegarán verticalmente de cubierta a cubierta, y transversalmente hasta el casco y otros límites, salvo que se instalen forros interiores o revestimientos incombustibles que aseguren una protección eficaz contra el fuego, caso en que los mamparos podrán terminar en los forros interiores o revestimientos.

b) Método II

I. En los espacios de alojamiento, todos los mamparos de alojamiento frontal, con excepción de los que deban estar formados por divisiones del tipo "A", se construirán con divisiones del tipo "B" y deberán ser de material incombustible, que, sin embargo, podrá estar revestido de material combustible, en conformidad con la Regla 48 de este Capítulo. Esos mamparos formarán una red continua ignífuga en cuyo interior el área de cada compartimiento no excederá, en general, de 1,300 pies cuadrados (o 120 metros cuadrados), siendo el área máxima de 1,600 pies cuadrados (o 115 metros cuadrados); los mamparos llegarán de cubierta a cubierta. Todas las entradas y aberturas análogas tendrán un sistema de cierre apropiado al tipo de mamparo en el que estén situadas.

II. Cada espacio público de más de 1,600 pies cuadrados (o 150 metros cuadrados) estará cerrado por divisiones del tipo "B" de material incombustible.

III. El aislamiento de las divisiones de los tipos "A" y "B", con excepción de los que constituyen las separaciones de las zonas verticales principales, los puestos de seguridad, los cercos de las cajas de escalera, y los pasillos, podrá suprimirse cuando las divisiones formen la parte exterior del buque, o cuando el compartimiento contiguo no ofrezca peligro de incendio.

IV. Todos los mamparos de los pasillos estarán formados por divisiones del tipo "B" y llegarán de cubierta a cubierta. Los forros interiores (si los hay) deberán ser de material incombustible. Se podrán permitir aberturas de ventilación en las puertas, con preferencia en la parte inferior. Todos los restantes mamparos de separación deberán también llegar verticalmente de cubierta a cubierta, y transversalmente hasta el casco u otros límites, salvo que se instalen forros interiores o revestimientos incombustibles, caso en que los mamparos podrán terminar en los forros interiores o revestimientos.

V. Las divisiones del tipo "B" distintas de las que deban ser de modelo incombustible, deberán tener el núcleo incombustible o ser de un modelo ensamblado que tenga capas internas de planchas de amianto o de un material incombustible análogo. La Administración podrá, sin embargo, aprobar otros materiales cuyo núcleo no sea incombustible, siempre que posean propiedades ignífugas equivalentes.

REGLA 40

Separación de los espacios de alojamiento de los de máquinas, carga y servicios (Métodos I, II y III)

Los mamparos fronteros y las cubiertas que separan los espacios de alojamiento de los de maquinaria, carga y servicio, deberán estar contruidos como las divisiones del tipo "A", y tener un valor de aislamiento que resulte satisfactorio para la Administración, teniendo en cuenta la naturaleza de los espacios contiguos.

REGLA 41

Revestimientos de las cubiertas (Métodos I, II y III)

Los revestimientos básicos de las cubiertas en los espacios de alojamiento, puestos de seguridad, escaleras y pasillos deberán ser de un material aprobado que no se inflame con facilidad.

REGLA 42

Protección de las escaleras en los espacios de alojamiento y servicio (Métodos I, II y III)

a) Métodos I y III

I. La armazón de todas las escaleras deberá ser de acero, excepto en los casos en que la Administración apruebe la utilización de otro material equivalente, y deberán estar instaladas en el interior de los troncos contruidos con divisiones del tipo "A" y provistos de medios eficaces de cierre en todas las aberturas, por lo menos desde la cubierta de alojamientos más baja hasta un nivel desde el que resulte directamente accesible la cubierta superior, salvo las excepciones siguientes:

- 1) Una escalera que comunique solamente dos cubiertas no necesitará ir provista de troncos, siempre que se mantenga la integridad de la cubierta mediante mamparos o puertas adecuadas, instalados en uno de los niveles;
- 2) se podrán instalar escaleras sin tronco en un espacio público, siempre que se encuentren en su totalidad dentro de dicho espacio.

II. Los troncos de las escaleras deberán tener comunicación directa con los pasillos y amplitud suficiente para impedir embotellamientos, teniendo en cuenta el número de personas que probablemente las utilizarán en caso de emergencia, y contendrán el menor espacio posible de alojamiento u otro espacio cerrado en que pueda originarse un incendio.

III. Los mamparos de los troncos de escalera tendrán un valor de aislamiento que resulte satisfactorio para la Administración, teniendo en cuenta la naturaleza de los espacios contiguos. Los medios de cierre de las aberturas de los troncos de escalera deberán ofrecer una resistencia al fuego, por lo menos tan eficaz como la de los mamparos en que estén situados. Las puertas que no sean estancas deberán ser de un tipo de cierre automático, como el exigido para los mamparos de las zonas verticales principales en la Regla 38 de este Capítulo.

b) Método II.

I. La armazón de las escaleras principales será de acero, excepto en los casos en que la Administración apruebe la utilización de otros materiales apropiados que, junto con las instalaciones suplementarias de protección contra incendios y (o) de extinción de incendios que juzgue la Administración, sean equivalentes, y estarán situadas en el interior de troncos contruidos con divisiones del tipo "A" y provistos de medios eficaces de cierre, en todas las aberturas, por lo menos desde la cubierta de alojamiento más baja hasta un nivel desde el que resulte directamente accesible la cubierta superior salvo las excepciones siguientes:

- 1) Una escalera que comunique solamente dos cubiertas no necesitará ir provista de tronco, siempre que se mantenga la integridad de la cubierta mediante mamparos o puertas adecuadas instaladas en uno de los niveles.
- 2) Se podrán instalar escaleras sin tronco en un espacio público, siempre que se encuentren en su totalidad dentro de dicho espacio.

II. Los troncos de las escaleras deberán tener comunicación directa con los pasillos y amplitud suficiente para impedir embotellamientos, teniendo en cuenta el número de personas que probablemente las utilizarán en caso de emergencia, y contendrán el menor espacio posible de alojamiento u otro espacio cerrado en que pueda originarse un incendio.

III. Los mamparos de los troncos de escalera tendrán un valor de aislamiento que resulte satisfactorio para la Administración, teniendo en cuenta la naturaleza de los espacios contiguos. Los medios de cierre de las aberturas de los troncos de escalera deberán ofrecer una resistencia al fuego por lo menos tan eficaz como la de los mamparos en que están situados. Las puertas que no sean estancas deberán ser de un tipo que se cierre automáticamente, como el exigido para los mamparos de las zonas verticales principales en la Regla 38 de este Capítulo.

IV. Las escaleras auxiliares, es decir, las que no formen parte de los medios de escape exigidos en la Regla 68 de este Capítulo y que comunican solamente dos cubiertas deberán tener armazón de acero, excepto cuando la Administración apruebe la utilización de otro material apropiado en casos especiales, pero no es necesario que se encuentren en el interior de troncos, siempre que se mantenga la integridad de la cubierta mediante la instalación de rociadores en las escaleras auxiliares.

REGLA 43

Protección de ascensores de pasajeros y de montacargas, troncos verticales de alumbrado y ventilación, etc., en espacios de alojamiento y servicio (Métodos I, II y III)

a) Las cajas de los ascensores de pasajeros y de los montacargas, los troncos de alumbrado y ventilación de los espacios de pasajeros, etc., estarán contruidos con divisiones del tipo "A". Las puertas serán de acero o de otro material equivalente, y cuando estén cerradas deberán ofrecer una resistencia al fuego por lo menos tan eficaz como la de los troncos en que están situadas.

b) Las cajas de los ascensores y montacargas deberán estar instaladas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas desde un entrepuente a otro, y deberán estar provistas de medios de cierre que permitan el control del tiro y del humo. El aislamiento de las cajas de ascensores y montacargas que estén situadas en el interior de troncos de escalera, no será obligatorio.

c) Cuando un tronco de alumbrado y ventilación comunique con más de un espacio de entrepuente, y, a juicio de la Administración, sea probable que el humo y las llamas pasen de un entrepuente a otro, se instalarán en lugares adecuados pantallas contra el humo, de manera que puedan aislar cada espacio en caso de incendio.

d) Todos los demás troncos (por ejemplo, los de cables eléctricos) deberán construirse de manera que no permitan la propagación de un incendio desde un entrepuente o compartimiento a otro.

REGLA 44

Protección de puestos de seguridad (Métodos I, II y III)

Los puestos de seguridad estarán separados del resto del buque mediante mamparos y cubiertas del tipo "A".

REGLA 45

Protección de pañoles de armamento, etc. (Métodos I, II y III)

Los mamparos fronteros de los pañoles de equipaje, correo, armamento, pinturas y luces, cocinas y demás espacios similares, estarán formados de divisiones del tipo "A". Los espacios que contengan armamento muy inflamable estarán situados de manera que sea mínimo el peligro para los pasajeros y la tripulación en caso de incendio.

REGLA 46

Ventanas y portillos de luz (Métodos I, II y III)

a) Todas las ventanas y portillos de luz de los mamparos que separen espacios de alojamiento del exterior, tendrán marcos de acero o de otro material equivalente. El cristal estará sujeto mediante cubrejuntas metálicas.

b) Todas las ventanas y portillos de luz de los mamparos situados en el interior de los espacios de alojamiento estarán contruidos de manera que respeten los requisitos de integridad del tipo de mamparo en que estén colocados.

c) En los espacios que contengan: 1) maquinaria propulsora principal, o 2) calderas de combustible líquido, o 3) maquinaria auxiliar de combustión interna con una potencia igual o superior a 7.000 H. P., se adoptarán las siguientes medidas:

I. Las claraboyas podrán cerrarse desde el exterior del espacio.

II. Las claraboyas que tengan vidrieras dispondrán de tapas exteriores de acero o de otro material equivalente, que estarán cerradas de manera permanente.

III. Todas las ventanas cuya instalación permita la Administración en el revestimiento de esos espacios serán de un tipo que no se abra, y dispondrán de contraventanas exteriores de acero o de otro material equivalente, que estarán fijas en su sitio;

IV. se utilizará cristal reforzado con alambre en las ventanas y portillos de luz a que se refieren los apartados I, II y III de este párrafo.

REGLA 47

Sistemas de ventilación (Métodos I, II y III)

a) Las aberturas principales de aspiración y descarga de todos los sistemas de ventilación deberán poder cerrarse, en caso de incendio, desde el exte-

rior del espacio donde se utilizan. En general, los ventiladores deberán estar dispuestos de manera que los conductos que desembocan en los diversos espacios queden dentro de la zona vertical principal.

b) Todo sistema de ventilación mecánica, salvo el sistema de ventilación de los espacios de carga y máquinas y cualquier otro sistema que el párrafo d) de esta Regla pueda exigir, dispondrá de mandos principales que permitan parar todos los ventiladores desde uno cualquiera de dos puestos distintos, los cuales estarán separados entre sí lo más posible. Deberán instalarse dos mandos principales para el sistema de ventilación mecánica de los espacios de máquinas, uno de los cuales podrá ser maniobrado desde un lugar situado fuera del espacio de máquinas.

c) Cuando los conductos de exhaustación de los fogones de la cocina atraviesen espacios de alojamiento, serán provistos de un aislamiento eficaz.

d) Se tomarán todas las medidas posibles, en relación con los puestos de seguridad situados bajo cubierta y fuera de los espacios de máquinas, para asegurar que, en caso de incendio, continuarán disponiendo de ventilación y visibilidad y no serán invadidos por humo, con el fin de que la maquinaria y equipo instalados en los mismos puedan ser vigilados y continúen funcionando eficazmente. Se instalarán dispositivos distintos y completamente separados de suministro de aire para esos puestos de seguridad; las tomas de aire de las dos fuentes de suministro estarán dispuestas de manera que sea mínimo el peligro de que ambas tomas sean invadidas por humo simultáneamente. La Administración podrá discrecionalmente eximir de esos requisitos en caso de que los espacios estén situados en una cubierta superior o den a una cubierta de esa clase, y en aquellos casos en que los dispositivos de cierre de que disponga el lugar sea de una eficacia semejante.

REGLA 48

Detalles de construcción (Métodos I y III)

a) Método I

Salvo en los espacios de carga, pañoles de correo y equipaje y en los compartimientos refrigeradores de los espacios de servicio, todos los revestimientos, pisos, techos y aislamientos serán de material incombustible. El volumen total de las chapas, molduras, decoraciones y revestimientos de madera en cualquier espacio de alojamiento o público, no excederá de un volumen equivalente a una chapa de madera de una décima de pulgada (o 2,5 mm) que recubriese la superficie combinada de las paredes y el techo. Todas las superficies descubiertas de los pasillos y troncos de escalera y de

espacios disimulados o inaccesibles deberán ofrecer características de baja combustibilidad.

b) Método III

La utilización de materiales combustibles de todas clases, tales como maderas sin tratar, contrachapados, techos, cortinas, alfombras, etc., se reducirá en la medida que resulte razonable y posible. En los espacios públicos amplios, los pisos y los soportes de los revestimientos y techos serán de acero o de un material equivalente. Todas las superficies descubiertas de los pasillos o troncos de escalera y de espacios disimulados e inaccesibles, deberán ofrecer características de baja combustibilidad.

REGLA 49

Extremos diversos (Métodos I, II y III)

Disposiciones aplicables a todo el buque.

a) No se utilizarán pinturas, barnices y preparados análogos a base de nitrocelulosa u otra sustancia altamente inflamable.

b) Las tuberías que atraviesan divisiones del tipo "A" o "B" deberán ser de un material aprobado por la Administración, teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deberán soportar. Las tuberías que conduzcan aceite o líquidos combustibles serán de un material aprobado por la Administración, teniendo en cuenta el peligro de incendio. Los materiales que puedan ser rápidamente inutilizados por el calor, no se emplearán en los imbornales al exterior, descargas sanitarias y demás orificios de salida que estén cerca de la línea de flotación y donde la destrucción del material en caso de incendio podría crear peligro de inundación.

Disposiciones aplicables a los espacios de alojamiento y servicios.

c) I. Los espacios adecuados para la ventilación situados detrás de los forros interiores, paneles o revestimientos deberán estar convenientemente divididos mediante pantallas que encajen perfectamente para evitar corrientes, y que no estarán separadas entre sí más de 45 pies (o 23,78 metros).

II. En el sentido vertical, esos espacios, con inclusión de los que se encuentren detrás de los revestimientos de las escaleras, troncos, etc., deberán estar cerrados en cada cubierta.

d) La construcción de los forros interiores y de los mamparos deberá ser realizada de manera que, sin menoscabo de la eficacia de la protección contra incendios, permita a las rondas contra incendios la detección de humos procedentes de lugares disimulados e inaccesibles, salvo en los casos

en que, a juicio de la Administración, no exista peligro de que se origine un incendio en esos lugares.

e) Las superficies no visibles de todos los mamparos, revestimientos, paneles, escaleras, suelos de madera, etc., de los espacios de alojamiento deberán ofrecer características de baja combustibilidad.

f) Los radiadores eléctricos (si los hay) deberán ser fijos y estar contruidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalará ninguno de esos radiadores con algún elemento descubierto en forma que el calor que desprenda pueda chamuscar o prender fuego a ropas, cortinas y otros materiales análogos.

REGLA 50

Películas cinematográficas (Métodos I, II y III)

No se utilizarán películas a base de celulosa en las instalaciones cinematográficas instaladas a bordo del buque.

REGLA 51

Sistemas avisadores y detectores de incendios y radiadores automáticos (Método II)

En los buques en los que se adopte el Método II, se instalará un sistema de avisadores de incendio y radiadores automáticos de un tipo aprobado y que reúna los requisitos de la Regla 50 de este Capítulo. El sistema estará dispuesto de manera que proteja todos los espacios cerrados destinados para uso o servicio de los pasajeros o la tripulación, con excepción de los espacios que no ofrezcan un peligro sustancial de incendio.

REGLA 52

Sistemas detectores de incendios y avisadores de incendios automáticos (Método III)

En los buques en que se adopte el Método III, se instalará un sistema detector de incendios de un tipo aprobado, que estará dispuesto de manera que detecte la existencia de fuego en todos los espacios cerrados que estén

al uso o servicio de los pasajeros o de la tripulación (con excepción de los espacios que no ofrezcan un peligro sustancial de incendio). Este sistema debe indicar automáticamente, en uno o más lugares o puestos en los que los oficiales y la tripulación puedan observarlo con la mayor rapidez, la existencia o indicios de un incendio, así como su situación.

REGLA 53

Buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros.

a) Además de serles de aplicación las disposiciones de la Regla 35 de este Capítulo, los buques que no transporten más de 36 pasajeros deberán observar las Reglas 3, 37, 38, 40 y 47, el párrafo a) de la Regla 43, las Reglas 44, 45 y 46, los párrafos a), b) y f) de la Regla 49 y la Regla 50 de este Capítulo. En los casos en que las mencionadas Reglas exijan divisiones aisladas del tipo "A", la Administración podrá acceder a una reducción del grado de aislamiento inferior al previsto en el apartado IV del párrafo c) de la Regla 35 de este Capítulo.

b) Además de las Reglas mencionadas en el párrafo a), se aplicarán las siguientes disposiciones:

I. todas las escaleras y medios de escape de los espacios de alojamiento y servicio deberán ser de acero u otro material apropiado.

II. la ventilación mecánica de los espacios de máquinas deberá poder ser parada desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de los espacios de máquinas;

III. salvo en los casos en que todos los mamparos de cerramiento frontal de los espacios de alojamiento reúnan los requisitos del párrafo a) de la Regla 39 y del párrafo a) de la Regla 48 de este Capítulo, tales buques deberán disponer de un sistema automático detector de incendios, en conformidad con la Regla 52 de este Capítulo, y en los espacios de alojamiento los mamparos de los pasillos deberán ser de acero o estar contruidos con paneles tipo "B".

REGLA 54

Buques de carga de 4,000 toneladas o más de registro bruto

a) El casco, superestructura, mamparos estructurales, cubiertas, y casetas deberán ser de acero, salvo que la Administración apruebe la utilización de

otro material apropiado en casos especiales, teniendo en cuenta el peligro de incendio.

b) En los espacios de alojamiento, los mamparos de las pasillos deberán ser de acero o estar contruidos con paneles del tipo "P".

c) Los revestimientos de las cubiertas en los espacios de alojamiento situados sobre las cubiertas que constituyen el techo de los espacios de máquinas y carga, deberán ser de un tipo que no se inflame con facilidad.

d) Las escaleras interiores situadas debajo de la cubierta superior, deberán ser de acero u otro material apropiado. Los techos de los ascensores de la tripulación situados en el espacio de alojamiento deberán ser de acero o un material equivalente.

e) Los mamparos de las cocinas, pabellones de pinturas y luces, cámaras del comandante, cuando están contruidos en los espacios de alojamiento y a los paños de los generadores de emergencia (si los hay), deberán ser de acero o de un material equivalente.

f) En los espacios de alojamiento y máquinas no se utilizarán pinturas, barnices y preparados análogos que sean a base de nitrocelulosa u otra sustancia altamente inflamable.

g) Las tuberías que conduzcan aceite o líquidos combustibles deberán ser de un material aprobado por la Administración, teniendo en cuenta el peligro de incendio. No se emplearán materiales que sean rápidamente inutilizados por el calor, en los imbornales al exterior, descargas sanitarias y demás orificios de salida que estén cerca de la línea de flotación donde la destrucción de este material en caso de incendio podría crear peligro de inundación.

h) Los radiadores eléctricos (si los hay) deberán ser fijos y estar contruidos de manera que se reduzca el peligro de incendio. No se instalará ninguno de esos radiadores en ningún compartimento descubierto en forma que el calor que desprenden pueda causar o provocar fuego a ropas, cortinas y otros materiales análogos.

i) No se emplearán películas a base de celulosa en las instalaciones cinematográficas situadas a bordo del buque.

j) La ventilación mecánica de los espacios de alojamiento deberá poder ser parada desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de los espacios de máquinas.

PART E. DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN BUQUES DE PASAJE Y BUQUES DE CARGA

La Parte E se aplicará a buques de pasaje y buques de carga con excepción de las Reglas 59 y 61 que sólo se aplicarán a buques de pasaje y de la Regla 55 que sólo se aplicará a buques de carga.

Nota: Las Reglas 56 y 3 inclusive, establecen las condiciones a que deben ajustarse los aparatos mencionados en las Reglas 64 y 65.

REGLA 55

Definiciones

En esta parte del presente Capítulo, salvo disposición expresa en contrario:

- a) Eslora del buque es la eslora comprendida entre perpendiculares.
- b) Exigido significa lo exigido en esta Parte del presente Capítulo.

REGLA 56

Bombas, servicio de tuberías de agua de mar, bocas de incendios y mangueras.

a) Capacidad total de las bombas contraincendios.

I. En un buque de pasaje, las bombas contraincendios exigidas deberán poder proporcionar, en servicio contra incendios, un caudal de agua a la presión adecuada señalada más adelante, que no sea inferior a dos tercios del caudal que las bombas de sentina deben evacuar cuando son empleadas como instalación de achique.

II. En todo buque de carga, las bombas contraincendios exigidas, salvo la bomba de emergencia (si la hay), deberán poder proporcionar, en servicio contra incendios, un caudal de agua, a la presión adecuada, que no sea inferior a cuatro tercios del caudal que, según la Regla 18 de este Capítulo, deben evacuar cada una de las bombas de sentina independientes de un buque de pasaje de las mismas dimensiones, cuando son empleadas como instalación de achique. En lugar de las definiciones referentes a L, B y D contenidas en el párrafo I de la Regla 18 de este Capítulo, serán de aplicación las siguientes:

L = eslora entre perpendiculares

B = manga de trazado máxima

D = calado hasta la cubierta de mamparos en el centro del buque.

A condición que en ningún buque de carga sea necesario que la capacidad total exigida de las bombas contraincendios exceda de 180 toneladas de agua por hora.

b) Bombas contraincendios.

I. Las bombas contraincendios deberán ser de funcionamiento autónomo. Las bombas sanitarias, las de lastre, las de sentina y las de servicios gene-

rules podrán ser consideradas como bombas contraincendios siempre que no sean utilizadas normalmente para elevar el aceite y que, en caso de destinarse ocasionalmente a transvasar o elevar el combustible líquido estén dotadas de los dispositivos de cambio apropiados.

II. Cada una de las bombas contraincendios exigidas (con excepción de las bombas de emergencia exigidas por la Regla 65 de este Capítulo) deberá tener una capacidad que no sea inferior al 80 por ciento de la capacidad total exigida dividida por el número de bombas contraincendios exigidas, y deberá en todo caso poder suministrar por lo menos los dos chorros de agua requeridos. Estas bombas contraincendios deberán poder eliminar la instalación principal de contraincendios en las condiciones exigidas. Cuando se hallen instaladas más bombas de las exigidas, su capacidad deberá resultar satisfactoria para la Administración.

III. Deberán instalarse válvulas de seguridad en conexión con todas las bombas contraincendios, si las bombas son capaces de desarrollar una presión que exceda de la prevista para el servicio de tuberías de agua de mar, bocas contraincendios y mangueras. Esas válvulas estarán colocadas y ajustadas de manera que impidan que la presión sea excesiva en cualquier parte de la instalación principal de contraincendios.

c) Presión en la tubería principal de contraincendios.

I. El diámetro de la tubería principal de contraincendios y de las tuberías del servicio de agua de mar deberá ser suficiente para la distribución eficaz del caudal de agua máximo exigido por la utilización simultánea de dos bombas contraincendios, salvo que se trate de buques de carga en los que el diámetro bastará que sea suficiente para un caudal de agua de 140 toneladas por hora.

II. Con las dos bombas arrojando simultáneamente, a través de las boquillas especificadas en el párrafo g) de esta Regla, el caudal de agua especificado en el apartado I a través de cualquier boca contraincendios adyacente, se deberán mantener en todas las bocas contraincendios las presiones mínimas siguientes:

Buques de pasaje.

Con un registro bruto igual o superior a 4,000 toneladas.

45 libras por pulgada cuadrada (o 2,8 kilogramos por centímetro cuadrado).

Con un registro bruto igual o superior a 1,000 toneladas, pero inferior a 4,000 toneladas de registro bruto.

40 libras por pulgada cuadrada (o 2,8 kilogramos por centímetro cuadrado).

De menos de 1,000 toneladas de registro bruto.

Una presión que resulte satisfactoria para la Administración.

Buques de carga.

Con un registro bruto igual o superior a 6,000 toneladas.

2,8 kilogramos por centímetro cuadrado.

Con un registro bruto igual o superior a 1,000 toneladas, pero inferior a 6,000 toneladas de registro bruto.

37 libras por pulgada cuadrada (o 2,6 kilogramos por centímetro cuadrado).

De menos de 1,000 toneladas de registro bruto.

Una presión que resulte satisfactoria para la Administración.

d) Número y colocación de las bocas contraincendios.

El número y colocación de las bocas contraincendios deberá ser el apropiado para que por lo menos dos chorros de agua que no procedan de la misma boca contraincendios, y uno de los cuales deberá emanar de una manguera de una pieza, puedan alcanzar cualquier parte del buque accesible a los pasajeros o a la tripulación mientras el buque esté navegando.

e) Tuberías y bocas contraincendios.

I. No se utilizarán en las tuberías principales de contraincendios materiales que sean rápidamente inutilizados por el calor, salvo que estén protegidos de manera adecuada. Las tuberías y bocas contraincendios deberán estar colocadas de manera que resulten siempre fácilmente accesibles, y las tuberías se instalarán, en la medida de lo posible, de modo que no haya peligro de que la mencionada carga las deteriore. Salvo que se disponga de una manguera y boquilla para cada boca contraincendios del buque, todos los acoplamientos y boquillas de las mangueras deberán ser intercambiables.

II. Se instalarán grifos o válvulas en lugares adecuados de las tuberías para poder desenchufar cualquiera de las mangueras contraincendios mientras estén funcionando las bombas contraincendios.

f) Mangueras contraincendios.

Las mangueras contraincendios deberán ser de un material aprobado por la Administración y de una longitud suficiente para proyectar un chorro de agua sobre cualquiera de los espacios en los que pueda ser necesaria su utilización. Su longitud máxima deberá resultar satisfactoria para la Administración. Cada manguera estará provista de una boquilla y de los acoplamientos necesarios. Las mangueras consideradas en estas Reglas como "mangueras contraincendios", así como los accesorios y herramientas nece-

sarias, deberán estar siempre dispuestas para ser utilizadas en lugares visibles cerca de las bocas o conexiones del servicio de agua de mar.

g) Boquillas.

I. A los efectos de la presente Parte, los tamaños normales de las boquillas serán media pulgada (o 12 mm), cinco octavos de pulgada (o 16 mm) y tres cuartos de pulgada (o 20 mm), o lo más aproximado posible a los mismos. Puede autorizarse boquillas de diámetro mayores con tal de que cumplan con el apartado II del párrafo b) de esta Regla.

II. En los espacios de alojamiento y de servicio no es necesario que haya boquillas con un diámetro superior a media pulgada (o 12 mm).

III. En los espacios de máquinas y locales exteriores el tamaño de las boquillas será el preciso para obtener la mayor descarga posible con dos chorros de la bomba más pequeña y a la presión mencionada en el párrafo c) de esta Regla.

h) Conexión internacional a tierra.

La conexión internacional a tierra exigida por el párrafo d) de la Regla 64 y por el párrafo d) de la Regla 65 de este Capítulo, que vaya a instalarse a bordo, deberá ajustarse a las siguientes especificaciones y al adjunto dibujo.

Diámetro exterior: 7 pulgadas (o 178 mm).

Diámetro interior: 2 pulgadas y media (o 64 mm).

Diámetro del círculo del tornillo: 5 pulgadas y cuarto (o 132 mm).

Agujeros: 4 agujeros de tres cuartos de pulgada (o 19 mm) de diámetro colocados equidistantemente, practicados en la periferia del reborde.

Espesor de reborde: 9/16 pulgada (o 14,5 mm) como mínimo.

Tornillos: 4 de cinco octavos de pulgada (o 16 mm) de diámetro y dos pulgadas (o 50 mm) de longitud.

Superficie del reborde: plana.

Material: cualquiera adecuado para trabajar a 150 libras por pulgada cuadrada (o 10,5 kg por cm cuadrado).

Junta: cualquiera adecuada para trabajar a 150 libras por pulgada cuadrada (o 10,5 kg por cm cuadrado).

La conexión se construirá de un material adecuado para trabajar a 150 libras por pulgada cuadrada (o 10,5 kg por cm cuadrado). El reborde tendrá una cara plana por un lado, y por el otro tendrá permanentemente unido al mismo un acoplamiento que se ajustará a las bocas de incendio y a las mangueras. La conexión se guardará a bordo del buque juntamente con una junta de cualquier material adecuado para trabajar a 150 libras por pulgada cuadrada (o 11,5 kg por cm cuadrado) y con cuatro tornillos de cinco centímetros de pulgada (o 16 mm) y de dos pulgadas (o 50 mm) de longitud y ocho arandelas.

REGLA 57

Extintores contraincendios (portátiles y no portátiles)

a) Todos los extintores contraincendios serán de tipos y modelos aprobados.

I. La capacidad de los extintores portátiles de fluido no deberá exceder de 3 galones (o 13 litros y medio) ni será inferior a 2 galones (o 9 litros). La capacidad de otros extintores equivalentes no excederá de la del extintor de fluido de 3 galones (o 13 litros y medio) ni será inferior a la del extintor contraincendio equivalente a 2 galones (o 9 litros).

II. La Administración deberá determinar los equivalentes de extintores contraincendios.

b) Deberán preverse cargas de repuesto, de acuerdo con los requisitos que especifique la Administración.

c) Los extintores contraincendios que empleen un agente extintor que, por sí mismo, o cuando se use, produzca gases nocivos para las personas, no serán permitidos. En locales de radio y mando pueden permitirse, a discreción de la Administración los extintores que contengan 1 cuarto (1,136 litros), o menos, de tetracloruro de carbono o agentes similares, con tal de que dichos extintores sean adicionales a los exigidos por la presente Parte de este Capítulo.

d) Los extintores contraincendios se examinarán periódicamente y se someterán a las pruebas que la Administración pueda determinar.

e) Uno de los extintores portátiles contraincendios destinados a usarse en un aspecto cualquiera, deberá colocarse cerca del acceso a dicho espacio.

REGLA 58

Gas o vapor para sofocar incendios en espacios de maquinaria y de carga

a) Cuando se emplee la inyección de gas o vapor dentro de espacios de maquinaria o carga con objeto de extinguir algún incendio, se proveerán las tuberías necesarias para conducir el gas o el vapor, con válvulas o llave de control situadas de manera que sean fácilmente accesibles y que no puedan ser fácilmente inutilizadas por un conato de incendio. Estas válvulas y llaves de control estarán marcadas de forma que indiquen claramente los compartimientos adonde llega cada tubería. Se tomarán las medidas precisas

para evitar que, por inadvertencia, entre gas o vapor en un compartimiento. Cuando los espacios de carga provistos de medios sofocantes contraincendios se usen como espacios de pasajeros, la conexión de solocación se condenará durante el servicio como espacio de pasajeros.

b) El sistema de tuberías se dispondrá de forma que proporcione una distribución etíaz del gas o del vapor. Cuando se use el vapor en bodegas grandes habrá por lo menos dos tuberías, una de las cuales se instalará en la parte de proa y otra en la popa; las tuberías deberán llegar bien abajo en el espacio, tan lejos como sea posible del casco.

c) Cuando se use el gas carbónico como agente extintor en los espacios de carga, la cantidad de gas disponible será suficiente para dar un volumen mínimo de gas libre igual al 30 por ciento del volumen bruto del mayor compartimiento de carga del buque, que se pueda cerrar herméticamente.

II. Cuando se emplee gas carbónico como agente extintor para los espacios que contengan calderas o maquinaria de combustión interna, la cantidad de gas transportado será suficiente para proporcionar una cantidad mínima de gas libre igual a la mayor de las siguientes cantidades:

1) el 40 por ciento del volumen bruto del espacio mayor, incluyendo el volumen del revestimiento, hasta el nivel en que el área horizontal del revestimiento sea un 40 por ciento o menos de la del espacio afectado; o

2) el 35 por ciento del volumen total del espacio mayor incluyendo el revestimiento;

con tal que los porcentajes antes señalados puedan reducirse al 35 por ciento y 30 por ciento respectivamente en los buques de carga de menos de 12,000 toneladas de registro bruto; teniendo en cuenta que si dos o más espacios de los que contienen calderas o maquinaria de combustión interna no están completamente separados, deberán considerarse como un solo compartimiento.

III. Cuando se emplee gas carbónico como agente extintor, tanto en los espacios de carga como en los que contengan calderas o maquinaria de combustión interna, la cantidad de gas no necesita ser mayor que la máxima exigida para el mayor compartimiento de carga o para el mayor espacio de maquinaria.

IV. A los efectos de este párrafo c), el volumen de gas se calculará en 9 pies cúbicos por libra (o 0.56 metros cúbicos por kilogramo).

V. Cuando se emplee gas carbónico como agente extintor para espacios que contengan calderas o maquinaria de combustión interna, el sistema de tuberías fijo será de manera que el 85 por ciento del gas pueda descargarse dentro del espacio en dos minutos.

d) Cuando se emplee un generador para producir gas inerte con objeto de proporcionar gas sofocante a una instalación fija contraincendios en los

espacios de carga, deberá poder producir un volumen de gas libre, por hora, igual, por lo menos, al 25 por ciento del volumen total del mayor compartimiento protegido de este modo, durante un periodo de 72 horas.

e) Cuando se emplee vapor como agente extintor en espacios de carga, la caldera o calderas disponibles para suministrar el vapor deberán tener una evaporación de 1 libra de vapor por hora, como mínimo, por cada doce pies cúbicos (o 1 kilogramo por cada 0.75 metros cúbicos del volumen total del mayor compartimiento de carga que exista en el buque). Además, la Administración deberá quedar satisfecha de que el vapor estará disponible inmediatamente sin depender de que se enciendan las calderas, o de que pueda suministrarse continuamente hasta el final del viaje en la cantidad exigida, sin perjuicio de cualquier otro vapor necesario para las atenciones normales del buque, incluso la propulsión; y que se ha hecho una provisión extraordinaria del agua que se necesita para cumplir este requisito.

f) Se instalarán medios que avisen acústicamente cuando el gas sofocante contraincendios haya entrado dentro de algún espacio de trabajo.

REGLA 59

Sistemas rociadores automáticos en buques de pasaje

a) Todo sistema automático de rociadores de agua para protección contra incendios, exigido de acuerdo con la Regla 51 del presente Capítulo, estará dispuesto para uso inmediato en cualquier momento, y no debe ser preciso que intervenga la tripulación para ponerlos en funcionamiento. Donde esté instalado este sistema, estará cargado con la presión necesaria y tendrá previsto un suministro continuo de agua.

b) El sistema estará subdividido en un número de secciones que será decidido por la Administración, y se colocarán alarmas automáticas para indicar en uno o varios puntos o estaciones adecuados la existencia de un incendio y su localización.

c) La bomba o bombas para obtener la descarga desde las bocas de los rociadores, estarán conectadas de manera que entren en acción automáticamente cuando descienda la presión en el sistema. Habrá una conexión en la tubería principal de contraincendios del buque, dotada de una válvula de cierre a rosca y de una válvula de retención.

d) Todas las bombas deberán poder mantener un suministro de agua suficiente con la presión apropiada, en las bocas de los rociadores, mientras esté funcionando el número de bocas de rociadores que determine la Administración.

- e) Existirán, por lo menos, dos fuentes de energía para las bombas de agua de mar, compresores de aire y alarmas automáticas. Cuando las fuentes de energía sean eléctricas, consistirán en un generador principal y en una fuente de energía de emergencia. Un suministro se tomará del cuadro de distribución por alimentadores separados, reservados exclusivamente para este objeto. Estos alimentadores funcionarán con un solo interruptor situado cerca del rociador, y el interruptor se mantendrá normalmente separado del alimentador del cuadro de emergencia. El interruptor estará claramente rotulado y no se permitirá ningún otro interruptor en esos alimentadores.
- f) Las bocas de los rociadores deberán poder funcionar a las temperaturas que señale la Administración. Se proporcionarán medios adecuados para el ensayo periódico de todos los dispositivos automáticos.
- g) Cuando se emplee el Método II de protección contra incendios en un buque de pasaje cuya superestructura esté construida de aleación de aluminio, la instalación completa incluyendo la bomba rociadora, tanque y compresor de aire, estará situada, a satisfacción de la Administración, en un sitio convenientemente apartado de los espacios de calderas y maquinaria. Si los alimentadores que van desde el generador de emergencia hasta el rociador pasasen a través de algún espacio que constituyera un peligro de incendio, los cables serán de tipo ignífugo.

REGLA 60

Sistema fijo de extintores contraincendios a base de espuma

- a) Todo sistema fijo reglamentario de extintores contraincendios a base de espuma, deberá poder descargar una cantidad de espuma suficiente para cubrir con una capa de seis pulgadas (o 15 centímetros) de altura la mayor área sobre la que pueda derramarse combustible líquido.
- b) Este sistema deberá controlarse desde un punto o puntos fácilmente accesibles, fuera del espacio a proteger, y que no puedan ser fácilmente aislados por un conato de incendio.

REGLA 61

Sistemas de detección de incendios

- a) Todos los sistemas reglamentarios de detección de incendios podrán indicar, automáticamente, la presencia o señal de incendio y también su

localización. Los indicadores estarán centralizados en el puente o en otras estaciones de control que estén dotadas de una comunicación directa con el puente. La Administración puede autorizar que los indicadores estén distribuidos entre varias estaciones.

b) En los buques de pasajeros, el equipo eléctrico que se emplee para hacer funcionar los sistemas reglamentarios de detección de incendios, deberá tener dos fuentes separadas de energía, una de las cuales será una fuente de emergencia.

c) El sistema de alarma hará funcionar tanto las señales sonoras como las visibles en las estaciones principales a que se refiere el párrafo a) de esta Regla. Los sistemas de detección de los espacios de carga no necesitan tener alarmas sonoras.

REGLA 62

Sistemas fijos de rociadores de agua a presión para cámaras de máquinas y cámaras de calderas

a) Los sistemas fijos de rociadores de agua a presión para cámaras de calderas con calderas de combustible líquido y cámaras de maquinaria con maquinaria de combustión interna, estarán dotados de bocas rociadoras de un tipo aprobado.

b) El número y la disposición de las bocas rociadoras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración y asegurar una distribución eficaz del agua en los espacios que deba proteger. Se fijarán bocas sobre las sentinas, techos de tanques y también sobre otros puntos donde exista peligro serio de incendio en las cámaras de calderas y de máquinas.

c) El sistema puede dividirse en secciones, cuyas llaves de distribución se manejarán desde sitios de fácil acceso fuera de los espacios que deba proteger y que no queden fácilmente aislados por un conato de incendio.

d) El sistema se mantendrá cargado con la presión necesaria, y la bomba que suministre el agua al sistema se pondrá automáticamente en funcionamiento cuando descienda la presión en el sistema.

e) La bomba deberá poder alimentar simultáneamente con la presión necesaria a todas las secciones del sistema en cualquier compartimiento que deba proteger. La bomba y sus controles estarán instalados fuera del espacio o espacios a proteger. No será posible que un incendio en el espacio o espacios protegidos por el sistema de rociadores de agua, ponga fuera de servicio a los mismos.

f) Se adoptarán precauciones especiales para evitar que las bocas se obturan con las impurezas del agua o con la corrosión de las tuberías, bocas, válvulas y bomba.

REGLA 63

Equipo de bombero

a) El equipo de bombero consistirá en un aparato respiratorio, una cuerda de seguridad, una lámpara de seguridad y un hacha, como las que se describen en esta Regla.

b) El aparato respiratorio será de un tipo aprobado y puede consistir en: I. un casco o máscara contra humos que dispondrá de una bomba de aire adecuada y de una manguera de aire de longitud suficiente para alcanzar desde el puente descubierta, a bastante distancia de las escotillas o portas, hasta cualquier parte de las bodegas o espacios de maquinaria. Si para cumplir lo ordenado en este aparato fuese necesaria una manguera de aire que excediese de 120 pies (o 36 metros) de longitud, será sustituida por un aparato respiratorio autónomo, o se añadirá éste como adicional según determine la Administración;

II. un aparato respiratorio autónomo que pueda funcionar durante un período de tiempo que la Administración determine;

c) Cada aparato respiratorio llevará unida a su cinturón o correa, por medio de un gancho pasador, una cuerda a prueba de incendios, de suficiente longitud y resistencia.

d) Una lámpara de seguridad (linterna de mano) de un tipo aprobado. Estas lámparas de seguridad serán eléctricas y tendrán, como mínimo, un período de funcionamiento de tres horas.

e) El hacha será de un tipo que la Administración encuentre satisfactorio.

REGLA 64

Requisitos para buques de pasaje

a) Rondas y detección.

I. Se mantendrá un sistema eficaz de rondas en todos los buques de pasajeros, de forma que cualquier conato de incendio pueda ser descubierto

inmediatamente. Los aparatos manuales de alarma contraincendios serán colocados en todos los alojamientos de pasajeros y de la tripulación para permitir que la ronda de incendios dé la alarma inmediatamente al puente o a la estación de control de incendios.

II. Se instalará un sistema de alarma o detección de incendios que indique automáticamente en uno o varios puntos o estaciones adecuadas (donde con mayor rapidez pueda ser observado por los oficiales y por la tripulación) la presencia o indicación de fuego y su localización en cualquier parte del buque que, en opinión de la Administración, no sea accesible al sistema de rondas; excepto cuando se demuestre satisfactoriamente a juicio de la Administración, que el buque está dedicado a viajes de duración tan corta que no sería razonable la instalación de este requisito.

b) Bombas contraincendios y tuberías de servicio para agua.

III. Todo buque de pasaje deberá ir provisto de bombas contraincendios, bocas de agua y mangueras en conformidad con la Regla 56 del presente Capítulo y con los siguientes requisitos:

I. Todo buque de pasaje con un registro bruto igual o superior a 4,000 toneladas estará provisto, por lo menos, de tres bombas contraincendios que funcionen independientemente, y todo buque de pasaje con un registro bruto inferior a 4,000 toneladas llevará por lo menos, dos de esas bombas.

II. En todo buque de pasaje con un registro bruto igual o superior a 1,000 toneladas, las conexiones de agua de mar, bombas y fuentes de energía deberán estar dispuestas de forma que aseguren que un incendio en un compartimiento cualquiera no dejará fuera de servicio a todas las bombas contraincendios.

III. En todo buque de pasaje con un registro bruto inferior a 1,000 toneladas, la instalación debe estar hecha satisfactoriamente a juicio de la Administración.

c) Bocas contraincendios, mangueras y boquillas.

I. Todo buque de pasaje deberá ir provisto del número de mangueras contraincendios que la Administración estime suficiente. Habrá, por lo menos, una manguera contraincendios para cada una de las bocas exigidas por el párrafo d) de la Regla 56 de este Capítulo, y esas mangueras se usarán solamente con objeto de extinguir incendios o probar los aparatos extintores contraincendios en ejercicios prácticos y en las visitas.

II. En los espacios de alojamiento, servicio y maquinaria, el número y situación de las bocas contraincendios será de manera que se acomode a lo exigido en el párrafo d) de la Regla 56 del presente Capítulo cuando estén cerradas todas las puertas estancas en las principales zonas de manparos verticales.

III. En los buques de pasaje, las disposiciones serán de forma que, por lo menos, dos chorros de agua puedan alcanzar cualquier parte de cualquier espacio de carga cuando esté vacío.

IV. Todas las bocas de los espacios de maquinaria de los buques de pasaje con calderas alimentadas con combustible líquido o de combustión interna irán provistas de mangueras que tengan, además de las boquillas exigidas en el párrafo f) de la Regla 56 del presente Capítulo, boquillas adecuadas para rociar agua sobre el combustible líquido, o alternativamente, boquillas de dos aplicaciones.

d) Conexión internacional a tierra.

I. Todo buque de pasaje con un registro bruto igual o superior a 1,000 toneladas dispondrá, por lo menos, de una conexión internacional a tierra, en cumplimiento de la Regla 56 de este Capítulo.

II. Se dispondrá de instalaciones que permitan el empleo de esa conexión en ambos lados del buque.

e) Extintores portátiles de incendios en los espacios de alojamiento y servicios.

Todo buque de pasajeros llevará, en los espacios de alojamiento y servicios, los extintores de incendios aprobados que la Administración juzgue apropiados y suficientes.

f) Dispositivos fijos para sofocar incendios en los espacios de carga.

I. Los espacios de carga de los buques de pasaje con un registro bruto igual o superior a 1,000 toneladas, deberán estar protegidos por una instalación fija de gas inerte contraincendios, en cumplimiento de la Regla 58 de este Capítulo.

II. Cuando se demuestre satisfactoriamente a juicio de la Administración que un buque de pasaje está dedicado a viajes de una duración tan corta que sería irrazonable aplicarle los requisitos del apartado I, de este párrafo, y también en los buques de pasaje de menos de 1,000 toneladas de registro bruto, los dispositivos de los espacios de carga deberán reunir las condiciones que la Administración estime apropiadas.

g) Aparatos extintores de incendios en las cámaras de calderas, etc.

Donde estén situadas calderas principales o auxiliares alimentadas con combustible líquido, o en los espacios que contengan instalaciones de combustible líquido o tanques de decantación, todo buque de pasajeros estará provisto de los siguientes dispositivos.

I. Se dispondrá de una cualquiera de las siguientes instalaciones fijas de extinción de incendios:

1) un sistema rociador de agua a presión, de acuerdo con la Regla 62 del presente Capítulo;

2) un sistema rociador de agua a presión, de acuerdo con la Regla 58 de este Capítulo;

3) una instalación fija de espuma, de acuerdo con la Regla 60 de este Capítulo. (La Administración puede exigir dispositivos fijos o móviles de agua a presión, o rociadores de espuma para combatir incendios sobre las planchas del suelo.

En caso de que las cámaras de máquinas y calderas no estén completamente separadas, o de que el combustible líquido pueda escurrir desde la cámara de calderas hasta la sentina de la cámara de máquinas, las cámaras combinadas de máquinas y de calderas serán consideradas como un solo compartimiento.

II. Habrá por lo menos dos extintores portátiles aprobados que descarguen espuma u otro medio adecuado para extinguir los incendios del aceite combustible líquido, en todos los espacios de incendios, cámaras de calderas y espacios en que se halle situada una parte de la instalación de combustible líquido.

En cada cámara de calderas habrá, por lo menos, un extintor de espuma aprobado, de 80 galones (o 136 litros) como mínimo de capacidad, o un equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras, arrolladas en carreteles, adecuadas para alcanzar cualquier parte de la cámara de calderas y espacios que contengan cualquier parte de las instalaciones de combustible líquido.

III. En cada espacio de incendio habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado en sosa u otro material seco aprobado, en la cantidad que exija la Administración. Alternativamente puede ser sustituido por un extintor portátil aprobado.

h) Dispositivos para combatir incendios en los espacios que contengan maquinaria de combustión interna.

Cuando se usen máquinas de combustión interna para la propulsión principal o (2) funciones auxiliares asociadas con una potencia total no inferior a 1,000 H. P., todo buque de pasajeros estará provisto de los siguientes dispositivos:

I. Se dispondrá de uno de los dispositivos fijos exigidos en el apartado I. del párrafo g) de esta Regla.

II. Se dispondrá en cada espacio de máquinas de un extintor de espuma aprobado de 10 galones (o 45 litros) de capacidad, como mínimo o equivalente y también un extintor de espuma portátil aprobado por cada 1,000 H.P., o fracción de las máquinas; pero el número total de extintores portátiles suministrados no será inferior a dos ni es preciso que pase de seis.

i) Dispositivos para combatir incendios en los espacios que contengan turbinas de vapor y que no requieran ninguna instalación fija.

La Administración prestará atención especial a los dispositivos de extinción de incendios que deban colocarse en los espacios que contengan turbinas de vapor separadas de las cámaras de calderas por mamparos estancos.

j) Equipo de bombero.

Todo buque de pasaje llevará, por lo menos, dos equipos de bomberos que reúnan los requisitos de la Regla 63 de este Capítulo. Cuando el buque sobrepase las 10.000 toneladas de registro bruto llevará, por lo menos, tres equipos; y cuando exceda de 20.000 toneladas de registro bruto llevará, por lo menos cuatro equipos. Estos equipos estarán guardados en sitios muy separados y dispuestos para ser empleados.

REGLA 65

Requisitos para los buques de carga

a) Aplicación.

Cuando en virtud de los límites mínimos de registro bruto, los buques de carga más pequeños a los que sean de aplicación estas Reglas, no estén sujetos a determinados requisitos, las disposiciones relativas a la detección y extinción de incendios deberán ser satisfactorias a juicio de la Administración.

b) Bombas contraincendios y tuberías de agua de servicio.

Todo buque de carga estará provisto de bombas de incendio, tuberías de agua de servicio, bocas de agua y mangueras, de acuerdo con la Regla 56 de este Capítulo, y llenar los siguientes requisitos:

I. Todo buque de carga con un registro bruto igual o superior a 1.000 toneladas, estará provisto de dos bombas que funcionen independientemente.

II. En todo buque de carga de un registro bruto igual o superior a 1.000 toneladas, en que un incendio en un compartimiento cualquiera pueda poner todas las bombas fuera de servicio, debe existir un medio alternativo de suministrar agua para combatir el incendio. En todo buque de carga de un registro bruto igual o superior a 2.000 toneladas, este medio alternativo consistirá en una bomba fija de emergencia que funcione independientemente. Esta bomba de emergencia deberá poder suministrar dos chorros de agua aceptables a juicio de la Administración.

c) Bocas contraincendios, mangueras y boquillas.

I. En los buques de carga de un registro bruto igual o superior a 1.000 toneladas, el número de mangueras contraincendios (completa cada una con sus acoplamientos y boquillas) deberá ser una por cada 100 pies de eslora del buque y una de repuesto, pero en ningún caso bajará de cinco en total. Este número no incluye las mangueras que se exijan en cualquier cámara de máquinas o de calderas. La Administración puede aumentar el número de mangueras exigido de forma que asegure que se dispone de

mangueras en número suficiente y accesibles en todo momento, teniendo en cuenta la clase de buque y la naturaleza del tráfico a que esté dedicado.

II. En los espacios de alojamiento, servicio y maquinaria, el número y situación de las bocas contraincendios se acomodará a lo prescrito en el párrafo d) de la Regla 56 del presente Capítulo.

III. En todo buque de carga los dispositivos serán de tal naturaleza que por lo menos, dos chorros de agua puedan alcanzar cualquier zona de un espacio cualquiera, cuando esté vacío.

IV. Todas las bocas contraincendios de los espacios de maquinaria de buques de carga con calderas alimentadas con combustible líquido o con maquinaria propulsora de combustión interna estarán dotadas de mangueras que posean además de las boquillas exigidas en el párrafo f) de la Regla 56 de este Capítulo, boquillas adecuadas para rociar agua sobre combustible, o, alternativamente, boquillas de doble aplicación.

d) Conexión internacional a tierra.

I. Todo buque de carga con un registro bruto igual o superior a 1.000 toneladas estará provisto de una conexión internacional a tierra, según la Regla 56 de este Capítulo.

II. Se dispondrá de instalaciones que permitan el empleo de esas conexiones en ambos lados del buque.

e) Extintores portátiles de incendios en los espacios de alojamiento y servicio.

Todo buque de carga estará provisto, en los espacios de alojamiento y de carga con los extintores portátiles contraincendios que la Administración pueda estimar apropiados y suficientes; en todo caso, su número no será inferior a cinco en los buques de registro bruto igual o superior a 1.000 toneladas.

f) Dispositivos fijos para sofocar incendios.

I. Los espacios de carga de buques con un registro bruto igual o superior a 2.000 toneladas estarán protegidos por un sistema fijo de sofocación de incendios, de conformidad con la Regla 58 del presente Capítulo. La Administración puede permitir el empleo del vapor en lugar del gas sofocante, si los dispositivos cumplen con el párrafo e) de la Regla 58 de este Capítulo.

II. En los buques-cisternas, las instalaciones que descarguen espuma interna o externamente, en los buques, pueden aceptarse como una alternativa adecuada del gas o vapor sofocante. Los detalles de esas instalaciones serán aprobados por la Administración.

III. La Administración puede exceptuar los requisitos de los apartados I y II de este párrafo a las bodegas de carga de cualquier buque (excepto los tanques de los buques-cisternas).

1) Cuando estén provistos de cuarteles de escotilla de acero y medios

eficaces para cerrar todos los ventiladores y demás aberturas que conduzcan a las bodegas;

2) cuando el buque esté construido y destinado únicamente al transporte de cargamentos tales como mineral, carbón o cereales.

3) cuando se demuestre, satisfactoriamente a juicio de la Administración que el viaje o viajes a que el buque está destinado es de una duración tan corta que no sería razonable exigirle este requisito.

IV. Además de cumplir con los requisitos de esta Regla, todo buque de carga, cuando lleve explosivos de tal naturaleza o en tal cantidad que no sea permitido su transporte en buques de pasajeros según la Regla 8 del Capítulo VII de estas Reglas, deberá cumplir con los siguientes requisitos.

1) No se usará vapor para sofocar incendios en ningún compartimiento que contenga explosivos. A efecto de este apartado, el término "compartimiento" quiere decir todos los espacios contenidos entre dos mamparos adyacentes permanentes, e incluye la bodega más baja y todos los espacios de carga sobre la misma. Todo espacio de cualquier cubierta de abrigo que no esté subdividida por mamparos de acero cuyas aberturas puedan cerrarse por medio de planchas de cierre de acero, se considerará, a los efectos de este apartado, como un compartimiento. Cuando se disponga de mamparos de acero con aberturas cerradas por planchas de cierre de acero, los espacios incluidos en la cubierta de abrigo pueden considerarse como una parte del compartimiento o compartimientos de abajo.

2) Además, en todo compartimiento que contenga explosivos y en los compartimientos de carga adyacentes, se dispondrá de un sistema detector de humos o incendios en cada espacio de carga.

g) Aparatos extintores de incendios en las cámaras de calderas, etc.

Donde estén situadas calderas principales o auxiliares alimentadas con combustible líquido, o en los espacios que contengan instalaciones de combustible líquido o tanques de reserva, un buque de pasaje estará provisto de los siguientes dispositivos:

I. Se dispondrá de una cualquiera de las siguientes instalaciones fijas de extinción de incendios:

1) un sistema de agua a presión, de acuerdo con la Regla 62 de este Capítulo.

2) una instalación de gas sofocante, de acuerdo con la Regla 98 de este Capítulo.

3) una instalación fija de espuma, de acuerdo con la Regla 60 de este Capítulo. (La Administración puede exigir extintores fijos o móviles de agua a presión o de rociar espuma para combatir incendios sobre las planchas del suelo).

En caso de que las cámaras de máquinas y de calderas no estén completamente separadas, o de que el combustible líquido pueda escurrir desde la

cámara de calderas hasta la sentina de la cámara de máquinas, las cámaras combinadas de máquinas y de calderas serán consideradas como un solo compartimiento.

II. Habrá, por lo menos, dos extintores portátiles, de un modelo aprobado, que descarguen espuma u otro agente adecuado para extinguir los incendios del combustible líquido, en todos los espacios de incendios, cámara de calderas y espacios en que se halle situada una parte de la instalación de combustible líquido. Además, se dispondrá, por lo menos, de un extintor de la misma descripción, con una capacidad de dos galones (o nueve litros) por cada mechero, siempre que la capacidad total del extintor o extintores adicionales no exceda de diez galones (o 45 litros) en ninguna cámara de calderas.

III. En cada espacio de incendio existirá un recipiente que contenga arena, aserrín impregnado con sosa, u otro material seco aprobado, en la cantidad que exija la Administración. Alternativamente puede sustituirse por un extintor portátil aprobado.

h) Dispositivos para combatir incendios en los espacios que contengan maquinaria de combustión interna.

Cuando se empleen máquinas de combustión interna para 1) propulsión principal o 2) funciones auxiliares asociadas, con una potencia total no inferior a 1,000 H.P., todo buque de pasajeros estará provisto de los siguientes dispositivos:

I. Se dispondrá de uno de los dispositivos fijos exigidos en el apartado I del párrafo g) de esta Regla.

II. Se dispondrá en cada espacio de máquinas de un extintor de espuma aprobado de diez galones (o 45 litros) de capacidad, como mínimo o equivalente, y también de un extintor de espuma portátil aprobado, por cada 1,000 H.P. o fracción de las máquinas; pero el número total de extintores portátiles suministrados no será inferior a dos ni es preciso que exceda de seis.

i) Dispositivos para combatir incendios en los espacios que contengan turbinas de vapor y que no requieran ninguna instalación fija.

La Administración prestará atención especial a los dispositivos de extinción de incendios que deban colocarse en los espacios que contengan turbinas de vapor separadas de las cámaras de calderas por mamparos estancos.

j) Equipo de bombero.

Todo buque de pasaje llevará, por lo menos dos equipos de bombero que reúnan los requisitos de la Regla 63 de este Capítulo.

REGLA 66

Rápida disponibilidad de los dispositivos contra incendios

Los dispositivos para la extinción de incendios en los buques de pasaje y buques de carga, nuevos y existentes, se mantendrán en buen estado de funcionamiento y dispuestos para su inmediato empleo en cualquier momento del viaje.

REGLA 67

Aceptación de sustitutos

Siempre que en esta Parte del presente Capítulo se especifique un tipo especial de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, podrá sustituirse por otro dispositivo, etc., que a juicio de la Administración no sea menos eficaz.

PARTE F. PRECAUCIONES GENERALES
PARA CASO DE INCENDIO

(La Parte F es de aplicación a los buques de pasaje y a los buques de carga)

REGLA 68

*Medios de escape**a) Buques de pasaje.*

I. En todos los espacios de pasajeros y de la tripulación y en los espacios en que esté normalmente empleada la tripulación, excepto en los espacios de maquinaria y arrancando de los mismos, se dispondrán escaleras y escalas que proporcionen medios rápidos de escape hacia la cubierta de embarque en los botes salvavidas. Se deberán adoptar, especialmente las siguientes precauciones:

1) debajo de la cubierta de mamparos deberán disponerse dos medios de escape por cada compartimiento estanco, espacio, o grupo de espacios

limitados en forma similar, uno de los cuales, por lo menos, deberá ser independiente de las puertas estancas. Uno de estos medios de escape puede ser dispensado por la Administración, en atención a la naturaleza y situación de los espacios afectados y al número de personas que normalmente pudieran estar concentradas o empleadas en los mismos:

2) encima de la cubierta de mamparos se dispondrán, por lo menos dos medios de escape prácticos desde cada zona vertical principal, o espacio, o grupos de espacios limitados de forma similar, uno de los cuales, por lo menos, deberá dar acceso a una escalera que constituya un escape vertical.

3) uno de los medios de escape, por lo menos, estará formado por una escalera de fácil acceso, que deberá proporcionar, en la medida de lo posible, una defensa continua contra incendios desde el nivel donde arranca hasta la cubierta de embarque en los botes salvavidas. La anchura, número y continuidad de las escaleras serán satisfactorios a juicio de la Administración.

II. En los espacios de maquinaria se dispondrá de dos medios de escape uno de los cuales puede ser una puerta estanca, desde cada cámara de máquinas, túnel de ejes y cámara de calderas. En los espacios de maquinaria, donde no se disponga de puertas estancas, los dos medios de escape estarán formados por dos juegos de escalas de acero, separadas todo lo posible, que conduzcan a puertas en la estructura, separadas igualmente, y desde las que se facilite acceso a la cubierta de embarque en los botes salvavidas. En los buques de registro bruto inferior a 2.000 toneladas, la Administración puede dispensar de este requisito, en atención a la anchura y disposición de la estructura.

b) Buques de carga.

I. En todos los espacios de pasajeros y de la tripulación, y en los espacios en que esté normalmente empleada la tripulación, excepto en los espacios de maquinaria, y arrancando desde los mismos, se dispondrán escaleras y escalas que proporcionen medios rápidos de escape hacia la cubierta de embarque en los botes salvavidas.

II. En los espacios de maquinaria se aplicarán los requisitos del apartado II) del párrafo a) de esta Regla.

REGLA 69

Medios para parar la maquinaria y para cortar todas las tuberías de succión de combustible líquido

a) Se proveerán medios para detener los ventiladores que presten servicio en los espacios de maquinaria y de carga y para cerrar todas las puertas, ventiladores, espacios anulares alrededor de las chimeneas y demás abertu-

ras de dichos espacios. Estos medios deberán poder cerrarse desde fuera de dichos espacios en caso de incendio.

b) La maquinaria que accione los ventiladores de corriente inducida y forzada, las bombas de transvasar combustible líquido, las unidades de bomba de combustible líquido y demás bombas similares de combustible líquido estarán provistas de un mando a distancia situado fuera de los espacios donde se hallen, de forma que puedan pararse en caso de que se produzca un incendio en el espacio en que estén situadas.

c) Todas las tuberías de succión de combustible líquido de tanques, tanques de decantación o de servicio diario situadas sobre el doble fondo, estarán dotadas de un grifo o válvula capaz de ser cerrada de fuera del espacio donde se hallen en caso de que se produzca un incendio en el espacio en que están situados esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en un túnel de ejes o de tuberías, se colocarán válvulas, pero su control, en caso de incendio, podrá llevarse a cabo por medio de una válvula adicional en la línea o líneas de tuberías, fuera del túnel o túneles.

REGLA 70

Planes para combatir incendios

En todo buque de pasaje y, cuando sea aplicable en los buques de carga, se expondrán permanentemente, para orientación de los oficiales del buque, los planos generales que indiquen claramente la disposición en cada cubierta, de las estaciones para combatir incendios, las diversas secciones de incendios limitadas por mamparos ignífugos (si los hubiese), juntamente con los detalles de las alarmas contra incendios, sistemas de detección, instalación rociadora (si la hubiese), los aparatos extintores de incendios, vías de acceso a los diferentes compartimientos, cubiertas, etc., y los sistemas de ventilación con inclusión de detalles de los controles del ventilador principal, las posiciones de los cierres de mariposa y números de identificación de los ventiladores que prestan servicio en cada sección. Alternativamente, a juicio de la Administración, los detalles anteriores pueden indicarse en un folleto del que se facilitará un ejemplar a cada oficial, y del que siempre habrá un ejemplar a bordo, en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio se anotará en los mismos tan pronto como sea posible.

CAPÍTULO III

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

REGLA 1

Aplicación

a) Este Capítulo, salvo disposición expresa en contrario, será de aplicación a los buques nuevos, destinados a viajes internacionales, de la manera siguiente:

La Parte A, a los buques de pasaje y buques de carga.

La Parte B, a los buques de pasaje.

La Parte C, a los buques de carga.

b) En el caso de los buques existentes destinados a viajes internacionales y que no reúnan ya los requisitos exigidos en este Capítulo a los buques nuevos, la Administración examinará las condiciones de cada buque con el fin de asegurar, en la medida que sea posible y razonable, y a la mayor brevedad, un cumplimiento sustancial de lo dispuesto en este Capítulo. Sin embargo, la cláusula facultativa del apartado I del párrafo b) de la Regla 27 de este Capítulo será de aplicación a los buques existentes solamente en el caso de que:

I. se observe lo dispuesto en las Reglas 4, 8, 18 y 19, y en los párrafos a) y b) de la Regla 27, de este Capítulo.

II. las balsas salvavidas que lleven en cumplimiento del párrafo b) de la Regla 27 reúnan los requisitos de la Regla 15, o bien los de la Regla 16, así como los de la Regla 17, de este Capítulo; y

III. el número total de personas a bordo no se aumente como resultado de disponerse de balsas salvavidas.

PARTE A. GENERALIDADES

(La parte A es de aplicación tanto a los buques de pasaje como a los buques de carga).

REGLA 2

Definiciones

a) A los fines de este Capítulo, la expresión "viaje internacional corto" significa un viaje internacional en cuyo transcurso un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o lugar donde los pasajeros y la tripulación pueden ser dejados a salvo, y en el que la distancia entre el último puerto de escala del país en que comienza el viaje y el puerto final de destino no exceda de 600 millas.

b) A los fines de este Capítulo, la expresión "balsa salvavidas" significa una balsa salvavidas que reúna los requisitos de la Regla 15, o bien los de la Regla 16, del presente Capítulo.

c) A los fines de este Capítulo, la expresión dispositivo aprobado de lanzamiento significa un dispositivo aprobado por la Administración, capaz de botar desde la posición de embarque una balsa salvavidas totalmente cargada con el número de personas que está autorizada a llevar, junto con su equipo.

d) A los fines de este Capítulo, la expresión "patrón de botes salvavidas titulado" significa cualquier miembro de la tripulación en posesión de un título de capacidad, expedido en conformidad con las disposiciones de la Regla 32 del presente Capítulo.

e) A los fines de este Capítulo, la expresión "aparato flotante" significa el equipo de flotación (salvo los botes salvavidas, las balsas salvavidas, las boyas salvavidas y los chalecos salvavidas) destinado a sostener un determinado número de personas que estén en el agua y construido de manera que conserve su forma y propiedades.

REGLA 3

Exenciones

a) Cuando la Administración considere que la naturaleza del viaje y las condiciones de seguridad en que se realiza son tales que hacen irrazonable o innecesaria la exigencia de todos los requisitos del presente Capítulo, podrá eximir total o parcialmente de los requisitos de este Capítulo a determinados buques o clases de buques, que, en el transcurso de su viaje, no se alejen más de 20 millas de la tierra más cercana.

b) Cuando se trate de buques de pasaje dedicados a viajes internacionales que estén empleados en el transporte de gran número de pasajeros en viajes

especiales sin litera, como, por ejemplo, en el transporte de peregrinos, si la Administración considera que es imposible el cumplimiento de los requisitos de este Capítulo, podrá eximir a tales buques del cumplimiento de esos requisitos, bajo las siguientes condiciones:

I. que observen, en el mayor grado que las circunstancias del tráfico permitan, las disposiciones en materia de botes salvavidas y demás dispositivos de salvamento y protección contra incendios;

II. que se pueda disponer con rapidez de todos esos botes y dispositivos en el sentido que indica la Regla 4 de este Capítulo.

III. que se disponga de un chaleco salvavidas por cada persona a bordo.

IV. que se tomen medidas para formular reglas generales aplicables a las circunstancias especiales de esos viajes. Dichas reglas se formularán de acuerdo con los demás Gobiernos Contratantes, si los hubiese, que estén directamente interesados en el transporte de pasajeros de esa clase en viaje del tipo mencionado.

No obstante lo dispuesto en la presente Convención, el Reglamento de Simba de 1931 seguirá en vigor entre los países que lo hayan suscrito, hasta que las reglas que se formulen en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado IV del párrafo b) de esta Regla entre en vigor.

REGLA 4

Condiciones para una rápida disposición de los botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos flotantes.

a) El principio general que rige las disposiciones relativas a los botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos de flotación de que disponga un buque al que sea de aplicación este Capítulo, es que deberá ser posible disponer rápidamente de ellos en caso de emergencia.

b) Para poder disponer rápidamente de los botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos de flotación, deberán observarse los siguientes requisitos:

I. deberá ser posible botarlos con seguridad y rapidez, incluso en condiciones desfavorables de asiento y con 15° de escora.

II. deberá ser posible efectuar el embarco en los botes salvavidas y balsas salvavidas con rapidez y buen orden;

III. cada bote salvavidas, balsa salvavidas y aparato flotante estará dispuesto de manera que no estorbe la maniobra de los demás botes, balsas salvavidas y aparatos flotantes.

c) Todos los dispositivos de salvamento deberán mantenerse en buen estado de funcionamiento y dispuestos para una utilización inmediata antes de zarpar el buque y en todo momento durante el viaje.

REGLA 5

Construcción de botes salvavidas

a) Todos los botes salvavidas estarán contruidos adecuadamente y tendrán la forma y proporciones que les aseguren una gran estabilidad con mar gruesa y un franco bordo suficiente cuando estén cargados con la totalidad de las personas y equipo.

b) I. Todos los botes salvavidas tendrán costados rígidos y solamente flotadores interiores. La Administración podrá aprobar botes salvavidas con un abrigo rígido, siempre que pueda abrirse con facilidad tanto desde dentro como desde fuera y no obstaculice el embarco y desembarco rápido o el lanzamiento y maniobras del bote salvavidas.

II. A los botes salvavidas con motor se les podrá dotar de manera que resulte satisfactorio para la Administración de un dispositivo que impida la entrada de agua en el extremo de proa.

III. Todos los botes salvavidas tendrán una eslora de por lo menos 24 pies (o 7.30 metros), salvo los casos en que, debido al tamaño del buque, o a otras razones, la Administración considere que el transporte de botes salvavidas de esa eslora resulta poco razonable o impracticable. En ningún buque tendrán los botes salvavidas una eslora inferior a 16 pies (o 4.90 metros).

c) No se aprobará ningún bote salvavidas cuyo peso, cuando está cargado con la totalidad de las personas y equipo, exceda de 20 toneladas inglesas (o 20 300 kilogramos), o cuya capacidad de transporte, calculado de acuerdo con la Regla 7 de este Capítulo, sea superior a 150 personas.

d) Todos los botes salvavidas autorizados a llevar más de 60 personas, pero no más de 100 personas, deberán ser o bien botes salvavidas con motor que reúnan los requisitos de la Regla 9 de este Capítulo, o bien botes salvavidas dotados de un medio aprobado de propulsión mecánica que esté en conformidad con la Regla 10 de este Capítulo. Todos los botes salvavidas autorizados a llevar más de 100 personas, deberán ser botes salvavidas con motor que reúnan los requisitos de la Regla 9 de este Capítulo.

e) Todos los botes salvavidas serán de una solidez que permita arriarlos al agua sin peligro cuando estén cargados con la totalidad de las personas y equipo. Todos los botes salvavidas serán de una solidez que les impida sufrir una encorvadura residual en el caso de ser sometidos a una sobrecarga del 23 por ciento.

f) Todos los botes salvavidas tendrán un arriute medio por lo menos igual al 4 por ciento de su eslora. El arriute deberá ser de forma parabólica, aproximadamente.

g) En los botes salvavidas autorizados a llevar 100 personas o más, el volumen de los flotadores deberá aumentarse de manera satisfactoria para la Administración.

h) Todos los botes salvavidas deberán tener flotabilidad propia, o bien estar dotados de cajas de aire estancas, u otros flotadores equivalentes que resistan a la corrosión, que no puedan ser atacados por el petróleo o por los productos petrolíferos y que basten para mantener a flote el bote y su equipo cuando el bote está inundado y expuesto al mar. También deberán estar dotados de un volumen adicional de cajas de aire estancas, u otros flotadores equivalentes que resistan a la corrosión, que no puedan ser atacados por el petróleo o por los productos petrolíferos, igual a por lo menos la décima parte de la capacidad cúbica del bote. La Administración podrá permitir que las cajas de aire estancas se llenen con un material flotante resistente a la corrosión que no pueda ser atacado por el petróleo o los productos petrolíferos.

i) Todas las bancadas transversales y laterales se instalarán en el bote salvavidas lo más bajo posible.

j) El coeficiente total de la capacidad cúbica, determinada en conformidad con la Regla 6 de este Capítulo, de todos los botes salvavidas, con excepción de los botes salvavidas de madera contruidos con planchas, no será inferior a 0.64.

REGLA 6

Capacidad cúbica de los botes salvavidas

a) La capacidad cúbica de un bote salvavidas se determinará mediante la Regla de Stirling (o de Simpson) o mediante cualquier otro método que proporcione el mismo grado de exactitud. La capacidad de un bote salvavidas de popa cuadrada se calculará de la misma manera que si el bote salvavidas tuviese la popa en punta.

b) Por ejemplo, la capacidad en pies cúbicos (o metros cúbicos) de un bote salvavidas, calculada mediante la Regla de Stirling, puede considerarse como dada por la fórmula siguiente:

$$\text{Capacidad} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

siendo L la eslora del bote salvavidas en pies (o metros) desde la cara interna del forro de madera o chapa en la roda hasta el punto correspon-

diente del codaste; en caso de tratarse de un bote salvavidas de popa cuadrada, la eslora se medirá hasta la cara interior del espejo.

A, B y C representan respectivamente las áreas de las secciones transversales correspondientes a la cuarta parte de la eslora de proa a la mitad de la eslora y a la cuarta parte de la eslora desde popa, puntos que se obtienen dividiendo l en cuatro partes iguales. (Las áreas correspondientes a los dos extremos del bote salvavidas se considerarán despreciables).

Las áreas A, B y C se considerarán dadas en pies cuadrados (o metros cuadrados) mediante la sucesiva aplicación de la fórmula siguiente a cada una de las tres secciones transversales:

$$\text{Área} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

siendo h el puntal medio en pies (o en metros) en el interior del forro de madera o chapa desde la quilla hasta el nivel de la regala o, en ciertos casos, hasta un nivel inferior, según se indica a continuación.

a , b , c , d y e representan las mangas horizontales del bote salvavidas medidas en pies (o en metros) en el punto inferior y en el superior del puntal y en tres puntos obtenidos dividiendo h en cuatro partes iguales (siendo a y e las mangas en los puntos extremos, y c la manga en el punto medio de h).

c) Si el aruto de la regala, medido en los dos puntos situados a un cuarto de la eslora del bote salvavidas desde los extremos, excede de la centésima parte de la eslora del bote salvavidas, el puntal que se empleará para calcular el área de las secciones transversales A o C, se considerará igual al puntal de la sección transversal media más la centésima parte de la eslora del bote salvavidas.

d) Si el puntal del bote salvavidas en su sección transversal media excede del 45 por ciento de la manga, el puntal empleado para calcular el área de la sección transversal media B se estimará que es igual al 45 por ciento de la manga, y el puntal empleado para calcular las áreas de las secciones A y C situadas en la cuarta parte de la eslora, se obtendrá aumentando esta última cifra en un uno por ciento de la eslora del bote salvavidas, siempre que los puntales empleados en el cálculo no excedan en ningún caso de los puntales reales en esos puntos.

e) Si el puntal del bote salvavidas es mayor de 4 pies (o 122 centímetros), el número de personas obtenido mediante la aplicación de esta regla se reducirá en proporción a la relación entre 4 pies (o 122 centímetros) y el puntal real, hasta que el bote salvavidas haya sido probado satisfactoriamente a flote con el número de personas indicado a bordo, llevando todas ellas chalecos salvavidas.

f) La Administración deberá imponer, con fórmulas adecuadas, un límite al número de personas permitidas en los botes salvavidas que tenga extremos muy finos y en los botes salvavidas de formas muy llenas.

g) La Administración podrá asignar a un bote salvavidas construido de planchas de madera una capacidad igual al producto de la eslora, la manga y el puntal multiplicados por 0.6 si resulta evidente que esta fórmula no da una capacidad mayor que la obtenida por el método anterior. Las dimensiones serán entonces medidas de la siguiente forma:

ESLORA.—Desde la intersección de la cara externa del forro con la roda hasta el punto correspondiente en el codaste o, en caso de tratarse de un bote de popa cuadrada, hasta la cara externa del espejo.

MANGA.—Desde la cara externa del forro en el punto en que la manga del bote es mayor.

PUNTAL.—En el medio, dentro del forro, desde la quilla hasta el nivel de la regala, pero el puntal utilizado para calcular la capacidad cúbica no podrá exceder en ningún caso del 45 por ciento de la manga.

En todos los casos, el armador tendrá derecho a exigir que la capacidad cúbica del bote salvavidas sea determinada mediante una medición exacta.

h) La capacidad cúbica de un bote salvavidas con motor o de un bote salvavidas provisto de otro medio mecánico de propulsión, deberá obtenerse deduciendo de la capacidad bruta un volumen igual al ocupado por el motor y sus accesorios o por la caja de mecanismos del otro medio mecánico de propulsión, y, cuando se lleven, se deducirá también un volumen igual al ocupado por la instalación radiotelegráfica y por el proyector con sus respectivos accesorios.

REGLA 7

Capacidad de transporte de los botes salvavidas

El número de personas que se podrá admitir en un bote salvavidas será igual al mayor número que se obtenga al dividir la capacidad en pies cúbicos entre:

en el caso de botes salvavidas de eslora igual o superior a 24 pies (o 7.30 metros) 10 (o 0.283 cuando la capacidad se mida en metros cúbicos):

en el caso de botes salvavidas de eslora igual a 16 pies (o 4.60 metros) 14 (o 0.396 cuando la capacidad se mida en metros cúbicos) y

en el caso de botes salvavidas de un número entre 14 y 10 (o entre eslora igual o superior a 16 pies (o 0,396 y 0,283 cuando la capacidad 4,90 metros), pero inferior a 24 pies se mida en metros cúbicos), que se (o 7,30 metros) obtendrá por interpolación;

siempre que el número no exceda en ningún caso del número de personas adultas con chalecos salvavidas que puedan sentarse sin estorbar de ninguna forma la utilización de los remos o la maniobra de otro equipo de propulsión.

REGLA 8

Número de botes salvavidas con motor que se ha de llevar

a) En todo buque de pasaje se llevará en cada costado del buque por lo menos un bote salvavidas con motor que reúna los requisitos de la Regla 9 de este Capítulo.

Siempre que en los buques de pasaje el número máximo de personas que según el certificado pueda transportarse, incluida la tripulación, no exceda de 30, solamente se exigirá un bote salvavidas con motor de los mencionados.

b) Todo buque de carga con un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas, con excepción de los buques-cisternas, los empleados como factorías balleneras flotantes, los empleados como buques-factorías para la preparación del pescado o elaboración de conservas de pescado, y los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado, deberán disponer de por lo menos un bote salvavidas con motor que reúna los requisitos de la Regla 9 de este Capítulo.

c) Todos los buques-cisternas con un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas, todos los buques empleados como factorías balleneras flotantes, todos los empleados como buques-factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y todos los buques destinados a transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado, deberán llevar en cada costado por lo menos un bote salvavidas con motor que reúna los requisitos de la Regla 9 de este Capítulo.

REGLA 9

Especificación de los botes salvavidas con motor

a) Un bote salvavidas con motor deberá reunir los siguientes requisitos:

I. Deberá estar equipado con un motor de ignición por compresión y mantenido en disposición de prestar servicio en cualquier momento; deberá ser posible ponerlo en marcha con rapidez y en toda clase de condiciones; deberá disponer de combustible suficiente para funcionar 24 horas seguidas a la velocidad señalada en el apartado III del párrafo a) de esta Regla.

II. El motor y sus accesorios estarán adecuadamente protegidos para asegurar su funcionamiento en condiciones atmosféricas desfavorables, y el revestimiento del motor deberá ser ignífugo. Llevará los dispositivos precisos para dar marcha atrás.

III. La velocidad de marcha adelante en mar calma y cargado con la totalidad de las personas y equipo deberá ser:

1) De seis nudos como mínimo en el caso de los botes salvavidas con motor que, según la Regla 8 de este Capítulo, deberán llevar los buques de pasaje, los buques-cisternas, los empleados como factorías balleneras flotantes, los empleados como buques-factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado.

2) De cuatro nudos como mínimo cuando se trate de todos los demás botes salvavidas con motor.

b) El volumen de los dispositivos de flotabilidad interna de un bote salvavidas con motor se incrementará sobre el señalado en la Regla 5 de este Capítulo en la diferencia, si la hubiese, en que el volumen de los dispositivos de flotabilidad interna requeridos para sostener el motor y sus accesorios y, en caso de existir, el proyector y la instalación radiotelegráfica y sus respectivos accesorios, exceda del volumen de los dispositivos de flotabilidad interna exigidos, en la proporción de un pie cúbico por persona, para sostener las personas adicionales que podría admitir el bote salvavidas si se quitasen el motor y sus accesorios y, en caso de estar instalados, el proyector y la instalación radiotelegráfica y sus accesorios respectivos.

REGLA 10

Especificación de los botes salvavidas de propulsión mecánica distintos de los botes salvavidas con motor.

Un bote salvavidas de propulsión mecánica, que no sea un bote salvavidas a motor, deberá reunir los siguientes requisitos:

a) El medio mecánico de propulsión deberá ser de un tipo aprobado y tener la potencia suficiente para que el bote salvavidas pueda alejarse fácilmente del costado del buque una vez botado, así como para mantener el rumbo en condiciones atmosféricas desfavorables. Si el medio mecánico de propulsión funciona a mano deberá ser posible su manejo por personas que no estén habituadas a su utilización y deberá poder ser maniobrado cuando el bote salvavidas esté inundado.

b) Se instalará un dispositivo por medio del cual el timonel pueda hacer que el bote salvavidas de marcha atrás en cualquier momento en que el medio mecánico de propulsión esté en funcionamiento.

c) El volumen de flotabilidad interna de un bote salvavidas propulsado mecánicamente, que no sea un bote salvavidas con motor, deberá aumentarse para compensar el peso del medio mecánico de propulsión.

REGLA 11

Equipo de los botes salvavidas.

a) El equipo nominal de todo bote salvavidas consistirá en:

I. un juego de remos flotantes por cada bancada, dos remos flotantes de repuesto, y una espadilla flotante; un juego y medio de roletes u horquillas, unidos al bote salvavidas por medio de cabos o cadenas; un bichero;

II. dos espiches por cada orificio de desague (no se exigen espiches cuando existen válvulas automáticas adecuadas unidos al bote salvavidas por medio de cabos o cadenas; un achicador y dos cubos de material aprobado;

III. un timón unido al bote salvavidas y una cana;

IV. dos hachas, una en cada extremo del bote salvavidas;

V. una lámpara con aceite suficiente para doce horas; dos cajas de cerillas adecuadas en un recipiente estanco;

VI. uno o varios mastiles, con estays de acero galvanizado y velas (color naranja);

VII. un compás eficaz dentro de su bitácora con iluminación propia o con medios de iluminación;

VIII. una guirnalda colgada alrededor y por fuera del bote salvavidas.

IX. un ancla flotante de dimensiones aprobadas;

X. dos bozas de suficiente longitud; una deberá estar amarrada al extremo de proa del bote salvavidas con gaza y cazonete de manera que pueda largarse, y la otra estará amarrada firmemente a la roda del bote salvavidas y estará lista para usarse;

XI. un recipiente que contenga un galón (o cuatro litros y medio) de aceite vegetal, animal o de pescado. El recipiente estará construido de tal forma que se pueda derramar fácilmente el aceite en el agua, y dispuesto de manera que pueda ser amarrado al ancla flotante;

XII. una ración de alimentos, determinada por la Administración, por cada persona que el bote pueda llevar según el certificado. Estas raciones deberán guardarse en envases estancos al aire, que se colocarán dentro de un recipiente estanco al agua;

XIII. recipientes estancos al agua que contengan seis pintas (o tres litros) de agua dulce por cada persona que deba llevar el bote salvavidas según el certificado, o recipientes estancos al agua que contengan cuatro pintas (o dos litros) de agua dulce por cada persona juntamente con un aparato desalador, aprobado, capaz de proporcionar dos pintas (o un litro) de agua potable por persona; un cucharón inoxidable con su rebenque; un vaso graduado inoxidable para beber;

XIV. cuatro cohetes de señales de un tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante a una gran altura; seis bengalas de mano de un tipo aprobado que den una luz roja brillante;

XV. dos dispositivos fumíferos flotantes de un tipo aprobado (para emplear durante el día) capaces de producir una cierta cantidad de humo color naranja;

XVI. dispositivos adecuados que permitan a las personas aferrarse al bote salvavidas en caso de que volcase, en forma de quillas de pantoque o varillas, juntamente con cabos de regala a regala bajo la quilla, u otros dispositivos aprobados;

XVII. un botiquín de primeros auxilios dentro de una caja estanca;

XVIII. una linterna eléctrica a prueba de agua, adecuada para hacer señales en el código Morse, juntamente con un juego de baterías de recambio y una bombilla de repuesto dentro de un recipiente impermeable;

XIX. un espejo, de un tipo aprobado, para hacer señales durante el día;

XX. una navaja de bolsillo dotada de un abrelatas, que se mantendrá unida al bote salvavidas, con un rebenque;

XXI. dos guías ligeras flotantes;

XXII. una bomba manual de un tipo aprobado;

- XXIII. una caja adecuada para estibar pequeños artículos del equipo;
- XXIV. un silbato o equivalente para producir señales sonoras;
- XXV. un equipo de pesca;
- XXVI. una cubierta, en tipo aprobado, de un color muy visible capaz de proteger a los ocupantes contra las inclemencias del tiempo; y
- XXVII. un ejemplar de la tabla ilustrada de señales de socorro a que se refiere la Regla 16 del Capítulo V.

b) En el caso de buques destinados a viajes de una duración tal que, en opinión de la Administración, sean innecesarios los artículos especificados en los apartados VI, XII, XIX, XX y XXV del párrafo a) de esta Regla, la Administración podrá permitir que no se lleven.

c) A pesar de las disposiciones del párrafo a) de esta Regla, los botes salvavidas con motor u otros botes salvavidas de propulsión mecánica de un tipo aprobado no necesitan llevar un mástil o velas ni más del equipo de remos, pero deberán llevar dos bicheros.

d) Todos los botes salvavidas estarán dotados de medios adecuados que permitan subir a bordo a las personas que se encuentren en el agua.

e) Todo bote salvavidas con motor llevará un equipo portátil de extinción de incendios, de un tipo aprobado por la Administración, capaz de descargar espuma u otra sustancia adecuada para extinguir los incendios del combustible.

REGLA 12

Aferrado del equipo de los botes salvavidas

Todos los artículos del equipo de los botes salvavidas, excepto el bichero que deberá dejarse libre para poder desatracar, deberán estar adecuadamente aferrados dentro del bote salvavidas. El trincado se llevará a cabo de manera que garantice la sujeción del equipo y en forma que no estorbe la maniobra de los ganchos de izar ni impida su embarque rápido. Todos los artículos del equipo de los botes salvavidas deberán ser tan pequeños y ligeros de peso como sea posible y deberán estar embalados de manera adecuada y compacta.

REGLA 13

Aparato portátil de radio

a) Todos los buques deberán llevar un aparato portátil de radio de tipo aprobado para las embarcaciones de salvamento, que reúna los requisitos

indicados en la Regla 13 del Capítulo IV, excepto aquellos buques que lleven en cada costado un bote salvavidas con motor, provisto de una instalación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de la Regla 14 del presente Capítulo y de la Regla 12 del Capítulo IV. Todo este equipo se guardará junto en el cuarto de derrota, u otro lugar adecuado, dispuesto para ser trasladado a cualquiera de los botes salvavidas en caso de emergencia. Sin embargo, en los buques-cisternas con un registro bruto igual o superior a 3,000 toneladas, en los que los botes salvavidas están colocados en el centro del buque y a popa, este equipo deberá guardarse en un lugar apropiado en la proximidad de aquellos botes salvavidas que estén más alejados del principal transmisor del buque.

b) En el caso de buques dedicados a viajes de una duración tal que, en opinión de la Administración, sean innecesarios los aparatos portátiles de radio para las embarcaciones de salvamento, la Administración podrá permitir que se prescindiera de esos aparatos.

REGLA 14

Aparatos de radio y proyectores en los botes salvavidas con motor

a) I. Cuando el número total de personas a bordo de un buque de pasajeros destinado a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos, o a bordo de un buque empleado como factoría ballenera flotante, o como buque-factoría para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, o a bordo de un buque dedicado al transporte de personas empleadas en la caza de ballenas, o en industrias de preparación del pescado o de elaboración de conservas de pescado, sea mayor de 199 pero inferior a 1,500, deberá instalarse un aparato de radiotelegrafía que reúna los requisitos indicados en esta Regla y en la Regla 12 del Capítulo IV, en uno por lo menos de los botes salvavidas con motor que según la Regla 8 de este Capítulo, deberá llevar ese buque.

II. Cuando el número total de personas a bordo de un buque de ese tipo sea igual o superior a 1,500, deberá instalarse un aparato de radiotelegrafía de las características mencionadas en todos los botes salvavidas que, según la Regla 8 de este Capítulo, debe llevar dicho buque.

b) El aparato de radio deberá estar instalado en una cabina lo suficientemente grande para alojar tanto al aparato como a la persona que lo maneje.

c) Las disposiciones serán las necesarias para que el funcionamiento eficaz del transmisor y receptor no sea perturbado por el motor cuando esté en marcha tanto si está cargando una batería como si no.

d) La batería de la radio no deberá utilizarse para suministrar energía a ningún motor de arranque de la maquinaria o sistema de ignición.

e) La maquinaria del bote salvavidas con motor deberá llevar una dinamo para cargar la batería de la radio, y para otros servicios.

f) Se instalará un proyector en cada bote salvavidas con motor que, según el párrafo c) de la Regla 8 de este Capítulo, deben llevar los buques de pasaje, y según el párrafo c) de la presente Regla deben también llevar los buques empleados como factorías balleneras flotantes, los empleados como buques-factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado.

g) El proyector deberá constar de una lámpara de 80 vatios como mínimo, de un reflector eficaz y de una fuente de energía que sea capaz de iluminar eficazmente un objeto ligeramente coloreado que tenga una anchura de unos 60 pies (o 18 metros) a una distancia de 200 varas (o 180 metros) durante un período total de seis horas, y deberá poder funcionar por lo menos durante tres horas seguidas.

REGLA 15

Requisitos de las balsas salvavidas inflables

a) Toda balsa salvavidas inflable deberá estar construida de tal manera que cuando esté completamente inflada y flotando con la cubierta hacia arriba, tenga estabilidad con mar gruesa.

b) La balsa salvavidas deberá estar construida de tal manera que si se lanza al agua desde una altura de 60 pies (o 18 metros), no sufra daños ni la propia balsa ni su equipo.

c) La construcción de la balsa salvavidas deberá incluir una cubierta que se coloque en su sitio automáticamente cuando se infle la balsa salvavidas. Esta cubierta deberá poder proteger a los ocupantes contra las intemperias del tiempo y estar dotada de medios para recoger el agua de lluvia. La parte superior de la cubierta deberá llevar una lámpara cuya luminosidad se hace en una célula activada por el agua del mar, y también se instalará una lámpara similar dentro de la balsa salvavidas, la cubierta de la balsa salvavidas deberá ser de un color muy visible.

d) La balsa salvavidas llevará una boya y tendrá una guirnalda fijada alrededor por la parte exterior. También se instalará una guirnalda alrededor de la parte interior de la balsa salvavidas.

e) La balsa salvavidas deberá poder ser enderezada con facilidad por una sola persona si al inflarse quedase en posición invertida.

f) La balsa salvavidas tendrá en cada abertura medios eficaces que permitan a las personas que estén en el agua subir a bordo.

g) La balsa salvavidas irá metida en una maleta u otra envoltura construida de manera que resista el acentuado desgaste que resulta de las condiciones en la mar. La balsa salvavidas dentro de su maleta u otra envoltura deberá flotar por sí sola.

h) La flotabilidad de la balsa salvavidas deberá estar distribuida de manera que mediante su división en un número par de compartimientos separados, la mitad de los cuales deberá ser capaz de sostener fuera del agua el número de personas que la balsa salvavidas está autorizada a admitir, o mediante otro medio cualquiera igualmente eficaz, asegure que existe un razonable margen de flotabilidad en caso de que la balsa resulte averiada o se infle sólo parcialmente.

i) El peso total de la balsa salvavidas, su maleta u otra envoltura y su equipo no deberá exceder de 400 libras (o 180 kilogramos).

j) El número de personas que se permitirá llevar a una balsa salvavidas será igual a:

I. el mayor número entero obtenido al dividir por 3.4 el volumen, medido en pies cúbicos (o por 96 el volumen, medido en decímetros cúbicos) de los principales tubos de flotabilidad (que a este fin no deberán incluir ni los arcos, ni la bancada o bancadas si las hay instaladas) cuando esté inflada, o

II. el mayor número entero obtenido al dividir por 4 al área, medida en pies cuadrados (o por 3.720 el área medida en centímetros cuadrados) del suelo (que a este fin puede incluir la bancada o bancadas si las hay) de la balsa salvavidas cuando esté inflada, eligiendo de estos números el que resulte menor.

k) El suelo de la balsa salvavidas deberá ser impermeable y deberá ser posible aislarlo suficientemente del frío.

l) La balsa salvavidas deberá inflarse con un gas que no sea nocivo para los ocupantes, y el inflado se llevará a cabo automáticamente tirando de un cabo o por algún otro método de igual sencillez y eficacia. Deberá disponerse de medios con los que la bomba de aire de relleno o fuelles, exigidos por la Regla 17 del presente Capítulo, puedan ser usados para mantener la presión.

m) La balsa salvavidas deberá ser de un material y construcción aprobados y estará construida de manera que pueda resistir a la intemperie durante 30 días a flote, cualesquiera que sean las condiciones del mar.

n) No se aprobará ninguna balsa salvavidas que tenga una capacidad de transporte, calculada de acuerdo con el párrafo j) de esta Regla, inferior

a seis personas. El máximo número de personas, calculado de acuerdo con ese párrafo, para el que una balsa salvavidas inflable podrá aprobarse, queda a discreción de la Administración, pero en ningún caso excederá de 25.

n) La balsa salvavidas deberá poder funcionar a temperaturas que vayan desde 150 grados F a menos 22 grados F (o 66 grados C a menos 30 grados C).

p) La balsa salvavidas deberá estibar de manera que esté fácilmente disponible en caso de emergencia.

q) La balsa salvavidas estará dotada de dispositivos que permitan remolcarla fácilmente.

REGLA 16

Requisitos de las balsas salvavidas rígidas

a) Toda balsa salvavidas rígida estará construida de manera que si se lanza al agua desde su sitio de amarre no se deteriore ni la balsa ni su equipo.

b) El área de cubierta de la balsa salvavidas estará situada dentro de aquella parte de la balsa salvavidas que proporcione protección a sus ocupantes. El área de aquella cubierta deberá ser, por lo menos, de 4 pies cuadrados (o 3.720 centímetros cuadrados) por cada persona que la balsa esté autorizada a transportar. La naturaleza de la cubierta será tal que impida, en la medida de lo posible que entre agua, y deberá sostener eficazmente a sus ocupantes fuera del agua.

c) La balsa salvavidas deberá estar equipada con una cubierta o dispositivo equivalente de un color muy visible, que sea capaz de proteger a los ocupantes contra las inclemencias del tiempo, en cualquiera que sea la posición en que flote la balsa salvavidas.

d) El equipo de la balsa salvavidas deberá estibar de manera que se pueda disponer del mismo con facilidad, cualquiera que sea la posición en que la balsa flote.

e) El peso total de las balsas salvavidas y su equipo llevadas en los buques de pasaje, no deberá exceder de 100 libras (o 180 kilogramos). Las balsas salvavidas transportadas en los buques de carga pueden exceder de 400 libras (o 180 kilogramos) de peso, si resulta posible lanzarlas desde ambos costados del buque o si existen medios para botarlas mecánicamente.

f) La balsa salvavidas debe en todo momento ser eficaz y estable cualquiera que sea el lado de que flote.

g) La balsa salvavidas deberá tener por lo menos 1.4 pies cúbicos (o 96 decímetros cúbicos) de cajas de aire, o una flotabilidad equivalente, por

cada persona que esté autorizada a llevar, que deberán estar colocadas tan cerca como sea posible de los costados de la balsa.

h) La balsa salvavidas deberá tener una boza atada y una guirnalda alrededor de la balsa por la parte interior.

i) La balsa salvavidas estará dotada en cada abertura con medios eficaces que permitan subir abordó a las personas que estén en el agua.

j) La balsa salvavidas será de una construcción que no sea atacada por el petróleo ni por los productos petrolíferos.

k) Una luz flotante que disponga de batería eléctrica será fijada a la balsa salvavidas por medio de un cabo.

l) La balsa salvavidas estará dotada de dispositivos que permitan remolcarla fácilmente.

m) Las balsas salvavidas se estibarán de manera que queden flotando libremente en caso de que el buque se hunda.

REGLA 17

Equipo de las balsas salvavidas inflables y rígidas

a) El equipo normal de toda balsa salvavidas se compondrá de:

I. un tejo flotante de socorro, unido a un cabo flotante de 100 pies (o 30 metros) como máximo;

II. en las balsas salvavidas que no estén autorizadas a llevar más de doce personas, un cuchillo y un achicador; en las balsas salvavidas que estén autorizadas a llevar trece personas o más, dos cuchillos y dos achicadores;

III. dos esponjas;

IV. dos anclas flotantes, una permanentemente amarrada a la balsa salvavidas y otra de repuesto;

V. dos remos de paleta;

VI. un equipo de hacer reparaciones con el que arreglar los pinchazos de los compartimientos de flotabilidad;

VII. una bomba de aire de relleno o fuelle, salvo que la balsa salvavidas reúna las características de la Regla 16 de este Capítulo;

VIII. tres abrelatas;

IX. un botiquín de urgencia en un estuche impermeable;

X. un vaso para beber, graduado e inoxidable;

XI. una linterna eléctrica a prueba de agua, adecuada para hacer señales en Código Morse, junto con un juego de baterías de repuesto y una bombilla de repuesto en un recipiente impermeable;

XII. un espejo de hacer señales con la luz del día y un silbato de señales.

XIII. dos cohetes de señales de socorro, de un tipo aprobado;

- XV. un aparejo de pesca;
 - XVI. una ración de alimentos, determinada por la Administración por cada persona que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar.
 - XVII. recipientes estancos que contengan tres pintas (o un litro y medio) de agua dulce por cada persona que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar, de las cuales una pinta (o medio litro) puede reemplazarse por un adecuado aparato desalador capaz de producir igual cantidad de agua dulce.
 - XVIII. seis tabletas contra el mareo por cada persona que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar;
 - XIX. instrucciones sobre cómo sobrevivir en la balsa salvavidas; y
 - XX. un ejemplar de la tabla ilustrada de señales de socorro a que se refiere la Regla 16 del Capítulo V.
- b) En caso de buques de pasaje dedicados a viajes internacionales cortos de una duración tal que, en opinión de la Administración todos los artículos especificados en el párrafo a) sean innecesarios, la Administración podrá permitir que una o más balsas salvavidas, siempre que su número sea inferior a un sexto del total de balsas salvavidas de que disponga cualquiera de esos buques, estén provistas de equipo especificado en los apartados VIII y XIV de dicho párrafo, y el resto de esta Regla, y con la mitad del equipo especificado en los apartados XIII y XIV de dicho párrafo; y que el resto de las balsas salvavidas de que dispongan vayan provistas con el equipo especificado en los apartados I a VII inclusive y XIX de dicho párrafo.

REGLA 18

Prácticas de balsas salvavidas

En el grado que sea posible y razonable, la Administración deberá tomar medidas para asegurar que las tripulaciones de los buques que llevan balsas salvavidas estén entrenadas en su botadura y utilización.

REGLA 19

Embarco en los botes y balsas salvavidas

a) Se tomarán las disposiciones adecuadas para el embarco en los botes salvavidas, entre ellas:

- I. una escala en cada juego de pescantes que facilite el acceso a los botes salvavidas cuando estén en el agua, salvo en los buques de pasaje, en los

empleados como factorías balleneras flotantes, en los empleados como buques factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y en los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado, en los que la Administración podrá permitir que se sustituyan esas escalas por dispositivos aprobados, siempre que exista por lo menos una escala en cada costado del buque.

II. medios para iluminar los botes salvavidas y su mecanismo de lanzamiento durante la preparación y el transcurso de la botadura, y también para iluminar la zona de agua en que los botes salvavidas son botados hasta que la maniobra de lanzamiento haya terminado.

III. dispositivos para advertir a los pasajeros y a la tripulación que el buque va a ser abandonado; y

IV. dispositivos para evitar que entre agua en los botes salvavidas.

b) También se tomarán medidas adecuadas para el embarco en las balsas salvavidas, entre ellas:

I. escalas suficientes para facilitar el embarco en las balsas salvavidas cuando estén en el agua, salvo en los buques de pasaje, en los empleados como factorías balleneras flotantes, en los empleados como buque-factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y en los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado, en los que la Administración podrá permitir que se sustituyan algunas o todas esas escalas por dispositivos aprobados;

II. cuando se lleven balsas salvavidas para las que se hayan provisto dispositivos aprobados para el lanzamiento, medios para iluminar esas balsas salvavidas y dispositivos de lanzamiento durante la preparación y maniobra del lanzamiento, y también para iluminar el agua en que esas balsas salvavidas son lanzadas hasta que la maniobra de lanzamiento haya sido completada;

III. medios para iluminar el lugar de estiba de las balsas salvavidas para las que no se hayan provisto dispositivos aprobados de lanzamiento;

IV. dispositivos para advertir a los pasajeros y a la tripulación que el buque va a ser abandonado; y

V. medios para evitar cualquier descarga de agua dentro de las balsas salvavidas en los sitios fijados para arriarlas, incluso las que tienen dispositivos aprobados de lanzamiento.

REGLA 20

Marcas en los botes y balsas salvavidas y aparatos flotantes

a) Las dimensiones de un bote salvavidas y el número de personas que esté autorizado a llevar serán marcados en el mismo en caracteres claros y permanentes. El nombre y puerto de matrícula del buque al que el bote salvavidas pertenece deberá pintarse en cada amura.

b) De igual manera, se marcará en los aparatos flotantes el número de personas.

c) De igual manera, se marcará en las balsas salvavidas inflables, y también en la redeta o funda en que se guarda, el número de personas. Toda balsa salvavidas inflable deberá llevar también un número de serie y el nombre del fabricante, de manera que se pueda saber el nombre del propietario de la balsa.

d) Toda balsa salvavidas rígida deberá marcarse con el nombre y puerto de registro del buque que la lleva, y con el número de personas que se le permite llevar.

e) Ningún bote ni balsa salvavidas ni aparato flotante deberá marcarse con un número de personas mayor que el obtenido de la manera especificada en el presente Capítulo.

REGLA 21

Especificaciones para aros salvavidas

a) Un aro salvavidas debe satisfacer los siguientes requisitos:

I. deberá ser de corcho sólido o de cualquier otro material equivalente;

II. deberá ser capaz de soportar en agua dulce, durante 24 horas como mínimo, 32 libras (o 14,5 kilogramos) de hierro;

III. no será atacado por el petróleo ni por los productos petrolíferos;

IV. deberá ser de un color muy visible;

V. deberá estar marcado con letras mayúsculas con el nombre y puerto de matrícula del buque que lo lleva.

b) Quedan prohibidos los aros salvavidas rellenos de juncos, viruta de corcho o corcho granulado o cualquier otro material granulado suelto, o cuya flotabilidad depende de compartimientos de aire que sea preciso inflar.

c) Los aros salvavidas fabricados de plástico u otros compuestos sintéticos deberán poder retener sus propiedades de flotación y duración en contacto

con el agua de mar o en los productos del petróleo, o bajo los cambios de temperatura o cambios climáticos que prevalezcan en los viajes en alta mar.

d) Los aros salvavidas deberán ir provistos de guirnaldas sólidamente amarradas. En cada banda del buque habrá por lo menos un aro salvavidas, provisto de un cabillo salvavidas flotante con una longitud mínima de 15 brazas (o 27.5 metros).

e) La mitad por lo menos de la cantidad total de los aros salvavidas, y, en ningún caso, menos de seis cuando se trata de buques de pasaje, y en los buques de carga la mitad por lo menos del número total de aros salvavidas, deberán ir provistos de luces de autoignición eficaces.

f) Las luces de autoignición exigidas por el párrafo e) de esta Regla deberán ser de manera que no se extingan con el agua. Deberán poder lucir durante un plazo no inferior a 45 minutos y deberán tener una luminosidad no inferior a 3.5 lúmenes. Deberán guardarse cerca de los aros salvavidas a los que pertenecen, con los medios de amarre necesarios. Las luces de autoignición utilizadas en los petroleros deberán ser de un tipo aprobado de baterías eléctricas.

g) Todos los aros salvavidas estarán colocados de manera que sean fácilmente accesibles a las personas que van a bordo, y por lo menos dos de los aros salvavidas provistos de luces de autoignición, de acuerdo con el párrafo

c) de esta Regla, deberán estar provistos también con una señal de humo eficaz autoactivada capaz de producir humo de un color muy visible durante 15 minutos como mínimo, y deberán ser capaces de soltarse rápidamente desde el puente de navegación.

h) Los aros salvavidas deberán poder largarse rápidamente y no deberán estar amarrados de forma permanente en modo alguno.

REGLA 22

Chalecos salvavidas

a) Los buques deberán llevar un chaleco salvavidas de tipo aprobado por cada persona que se encuentre a bordo, y, a menos que estos chalecos puedan adaptarse a los niños, deberán llevar además, un número suficiente de chalecos salvavidas adecuados para niños.

b) Además de los chalecos salvavidas exigidos por el párrafo a), los buques de pasaje llevarán chalecos salvavidas para el cinco por ciento del número total de personas a bordo. Estos chalecos salvavidas deberán estar estibados en un sitio adecuado sobre cubierta.

c) No se deberá aprobar un chaleco salvavidas si no cumple con los requisitos siguientes:

REGLA 24

Señales de socorro de los buques

Los buques deberán ir provistos, a satisfacción de la Administración, de medios eficaces, pues hacer señales de socorro de día y de noche, incluyendo por lo menos doce cohetes de señales que puedan producir una luz roja brillante a una gran altura.

REGLA 25

Rol de tripulación y organización en caso de emergencia

a) A cada miembro de la tripulación se le asignará una obligación especial en caso de emergencia.

b) El rol deberá indicar las obligaciones especiales, e indicará, en particular, los puestos a los que cada miembro debe ir, y las obligaciones que debe cumplir.

c) Antes de salir el buque, deberá redactarse el rol. Se fijarán ejemplares en diversas partes del buque, y en particular en los alojamientos de la tripulación.

d) El rol deberá indicar las obligaciones asignadas a los diferentes miembros de la tripulación en relación con:

I. el cierre de puertas estancas, válvulas y mecanismos de cierre de los imbornales, vertederos de ceniza y puertas contra incendios;

II. el equipaje de los botes salvavidas (incluyendo los aparatos portátiles de radio para las embarcaciones de salvamento) y los demás aparatos salvavidas;

III. el lanzamiento de los botes salvavidas;

IV. la preparación general de los demás aparatos salvavidas;

V. reunir en sus puestos a los pasajeros y pasarles lista, y

VI. la extinción del incendio.

c) El rol deberá indicar las obligaciones diversas asignadas a los miembros del departamento de camareros para con los pasajeros en caso de emergencia.

Estas obligaciones deberán incluir:

I. avisar a los pasajeros;

II. comprobar que se hayan vestido y que se hayan puesto los chalecos salvavidas de manera correcta;

III. reunir a los pasajeros en las puertas previstas;

I. deberá estar constituido con material y mano de obra adecuada;

II. deberá poder sostener un bote inflado durante 24 horas 16.5 libras (o 7.5 kilogramos) de hierro;

III. deberá estar constituido en forma que, en la medida de lo posible, elimine el peligro de que alguien se lo coloque defectuosamente, salvo que pueda llevarse del derecho y del revés;

IV. deberá sostener la cabeza de manera que la cara de una persona desvanecida se mantenga encima del agua con el cuerpo inclinado hacia atrás de su posición vertical;

V. deberá poder volverse al agua al caer en el agua colocándolo en una posición de flotación segura e inclinado hacia atrás desde su posición vertical;

VI. no deberá ser amarrado a un petroliero o a los petrolieros;

VII. deberá llevar un silbato de un tipo aprobado fuertemente amarrado con una cuerda;

d) El empleo de un chaleco salvavidas, cuya fiabilidad depende de que se infla, puede permitirse a las tripulaciones de todos los buques, salvo en los buques de pasaje y en los buques-cisterna, a condición de que:

I. lleve dos compartimentos de aire separados, capaces en conjunto de sostener, en agua dulce, durante 24 horas 33 libras (o 15 kilogramos) de hierro, y por separado 16.5 libras (o 7.5 kilogramos) de hierro;

II. pueda inflarse sin intervención humana;

III. cumpla con los requisitos de los apartados I, III, IV, V, VI, VII y VIII del párrafo c), incluso cuando uno de los compartimentos de aire no esté inflado;

en los chalecos salvavidas deberán tenerse en cuenta de manera que sean fácilmente reconocibles y que no se confundan con otros objetos.

REGLA 24

Aparatos lanzacabos

a) Los buques deberán llevar un aparato lanzacabos de un tipo aprobado.

b) El aparato deberá poder mandar un cable con suficiente precisión, a una distancia no inferior a 250 yardas (o 230 metros), y deberá llevar por lo menos cuatro proyectiles o cables.

IV. mantener el orden en los pasillos y en las escaleras y, en general, controlar los movimientos de los pasajeros, y

V. asegurarse de que se lleven a los botes salvavidas las mantas necesarias.

f) El rol deberá especificar las señales definidas para llamar a toda la tripulación a sus botes, balsas salvavidas y puestos contra incendios, y deberá dar toda clase de detalles sobre estas señales. Estas señales deberán hacerse con el silbato o sirena y, salvo en los buques de pasaje en viajes internacionales cortos y en los buques de carga de menos de 150 pies de eslora, deberán ser producidas eléctricamente. Todas estas señales deberán hacerse funcionar desde el puente.

REGLA 26

Zafarranchos y ejercicios prácticos

a) I. En los buques de pasajeros tendrán lugar zafarranchos de la tripulación para realizar ejercicios contra incendios y de botes, semanalmente cuanto sea posible, y se hará uno de esos zafarranchos cuando el buque de pasaje abandone el último puerto de salida para un viaje internacional que no sea un viaje internacional corto.

II. En los buques de carga, tendrán lugar zafarranchos de tripulación para realizar ejercicios de botes y contra incendios a intervalos que no excedan de un mes. A condición de que tenga lugar un zafarrancho de la tripulación para realizar ejercicios de botes y contra incendios antes de transcurridas 24 horas de abandonar un puerto, cuando más del 25 por ciento de la tripulación haya sido reemplazada en ese puerto.

III. Con ocasión de los zafarranchos mensuales en los buques de carga, se examinará el equipo de los botes para asegurarse de que está completo.

IV. La fecha en que se realicen los zafarranchos se anotará en el diario de navegación que prescribe la Administración. En el transcurso de una semana (en los buques de pasajeros) o de un mes (en los buques de carga), no se realizará un zafarrancho o una parte de zafarrancho, se hará una anotación determinando las circunstancias y el alcance del zafarrancho realizado. Se dará en el diario de navegación un informe sobre el examen del equipo de los botes en los buques de carga y también se anotará en el diario las sesiones en que los botes salvavidas son movidos y arriados, en cumplimiento del párrafo c) de la presente Regla.

b) En los buques de pasaje, salvo los que estén dedicados a viajes internacionales cortos, se deberá realizar un zafarrancho de los pasajeros antes de transcurridas 24 horas desde que el buque salió del puerto.

c) Deberán utilizarse, por turno, diferentes grupos de botes salvavidas en los sucesivos ejercicios de botes y cada bote salvavidas será movido y, si es practicable y razonable arriado, por lo menos una vez cada cuatro meses. Los zafarranchos e inspecciones estarán dispuestos de manera que la tripulación conozca perfectamente y se entrene en las obligaciones que deben desempeñar, incluyendo las instrucciones en el manejo y funcionamiento de las balsas salvavidas cuando se lleven.

d) La señal de emergencia para llamar a los pasajeros para que se reúnan en los puestos prefijados deberá ser una sucesión de siete o más pitadas cortas seguidas de una pitada larga del silbato o sirena. En los buques de pasaje, salvo en los que estén dedicados a viajes internacionales cortos, esta señal deberá complementarse con otras señales que deberán funcionar eléctricamente en todo el barco y deberán ser controladas desde el puente. El significado de todas las señales que efectúen a los pasajeros, con instrucciones precisas acerca de lo que deben hacer en una emergencia, deberá determinarse claramente en avisos redactados en idiomas adecuados que se colocarán en sus camarotes y en sitios bien visibles de otros lugares destinados a los pasajeros.

PARTE B. BUQUES DE PASAJE SOLAMENTE

REGLA 27

Botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos flotantes

a) Los buques de pasaje deberán llevar dos botes amarrados a los pescantes —uno a cada banda del buque— para empleo en caso de emergencia. Estos botes deberán ser de un tipo aprobado y tendrán una eslora que no exceda de 28 pies (u 8.50 metros). Serán computados a los fines de los párrafos b) y c) de la presente Regla, a condición de que cumplan plenamente los requisitos para botes salvavidas del presente Capítulo, y a los fines de la Regla 8, a condición de que, además, cumplan plenamente con los requisitos de la Regla 9 y, cuando sea aprobado, con la Regla 14. Se mantendrán listos para empleo inmediato cuando el buque esté en la mar. En los buques en que los requisitos del párrafo h) de la Regla 29 se cumplan por medio de aparatos instalados en los costados de los botes salvavidas, no deberá exigirse que sean instalados dichos aparatos en los dos botes que se lleven en cumplimiento de la presente Regla.

b) Los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos deberán llevar:

I. Botes salvavidas en cada banda, de una capacidad total que permita alojar la mitad del número total de personas a bordo.

Sin embargo, la Administración podrá permitir la sustitución de botes salvavidas por balsas salvavidas de la misma capacidad total, con tal que nunca falten los botes salvavidas suficientes en cada banda del buque para alojar al 37 y medio por ciento de todas las personas a bordo.

II. Balsas salvavidas de una capacidad total suficiente para albergar al 25 por ciento del número total de personas a bordo, junto con aparatos de flotación para el 3 por ciento de dicho número.

Los buques que tengan un factor de compartimentación de 0,33 o menos podrán llevar, en lugar de balsas salvavidas para el 25 por ciento de todas las personas a bordo y aparatos flotantes para el 3 por ciento de esas personas, aparatos flotantes para el 25 por ciento de las mismas.

c) I. Un buque de pasaje dedicado a viajes internacionales cortos deberá estar provisto de juegos de pescantes, de acuerdo con la eslora, como se especifica en la columna A de la Tabla de la Regla 28 del presente Capítulo. Cada juego de pescantes deberá tener un bote salvavidas amarrado al mismo, y estos botes salvavidas deberán proporcionar por lo menos la capacidad mínima exigida por la columna C. de la Tabla, o la capacidad exigida para alojar a todas las personas a bordo, si aquella resultase inferior.

Siempre que, en opinión de la Administración, sea impracticable o irrazonable instalar en un buque dedicado a viajes internacionales cortos, el número de juegos de pescantes exigido por la columna A de la Tabla de la Regla 28, la Administración podrá autorizar, en circunstancias excepcionales, un número inferior de pescantes, pero este número nunca deberá ser inferior al máximo fijado por la columna B de la Tabla, y la capacidad total de los botes salvavidas del buque deberá ser por lo menos igual a la capacidad mínima exigida por la columna C o a la capacidad exigida para alojar a todas las personas a bordo, si aquella resultare inferior.

II. Si los botes salvavidas así provistos no fuesen suficientes para alojar a todas las personas a bordo, se deberá proveer al buque de un suplemento de botes salvavidas bajo pescantes o balsas salvavidas, de manera que el alojamiento proporcionado por los botes y balsas salvavidas del buque sea suficiente para todas las personas a bordo.

III. A pesar de las disposiciones del apartado II del párrafo c), en ningún buque dedicado a viajes internacionales cortos el número de personas transportadas deberá exceder de la capacidad total de los botes salvavidas provistos de conformidad con los apartados I y II del párrafo c) de la presente Regla, a menos que la Administración considere que ello es necesario por el volumen del tráfico y solamente cuando el buque cumpla con las disposiciones del párrafo d) de la Regla I del Capítulo II.

IV. Cuando, según las disposiciones del apartado III del párrafo c), la

Administración, haya permitido el transporte de un número excesivo de personas en relación con la capacidad de los botes salvavidas y haya llegado a la conclusión de que es impracticable estibar en ese buque las balsas salvavidas que deben llevarse según el apartado II del párrafo c), podrá permitir una reducción en el número de botes salvavidas; a condición de que:

1) el número de botes salvavidas no sea nunca inferior a 4 en el caso de buques de una eslora igual o superior a 190 pies (o 58 metros), dos de los cuales se deberán llevar en cada banda del buque; y en el caso de buques de menos de 190 pies (o 58 metros) de eslora nunca deberá ser menor de dos, de los cuales deberá llevarse uno en cada banda del buque, y

2) el número de botes y balsas salvavidas deberá ser siempre suficiente para alojar al número total de personas a bordo.

V. Todo buque de pasaje dedicado a viajes internacionales cortos deberá llevar además de los botes y balsas salvavidas exigidas por las disposiciones de este párrafo, balsas salvavidas suficientes para alojar el 10 por ciento del número total de personas que se puedan alojar en los botes salvavidas que lleve dicho buque.

VI. Todo buque de pasaje dedicado a viajes internacionales deberá llevar también aparatos flotantes para el 5 por ciento, como mínimo, del número total de personas a bordo.

VII. La Administración podrá permitir a determinados buques o clases de buques con certificados de viajes internacionales cortos, que se dediquen a viajes que excedan de 600 millas pero que no sobrepasen las 1,200 millas, cuando dichos buques cumplan con las disposiciones del párrafo d) de la Regla I del Capítulo II, y lleven botes salvavidas, que provean alojamiento al 75 por ciento de las personas a bordo, y cumplan con las disposiciones del presente párrafo.

REGLA 28

Tabla relativa a los pescantes y capacidad de los botes salvavidas para buques en viajes internacionales cortos

La siguiente tabla fija, de acuerdo con la eslora del buque:

A) el número máximo de juegos de pescantes que deben proveerse en un buque dedicado a viajes internacionales cortos, a cada uno de los cuales debe ir amarrado un bote salvavidas, de acuerdo con la Regla 27 del presente Capítulo;

B) el número menor de juegos de pescantes que puede autorizarse excepcionalmente en un buque dedicado a viajes internacionales cortos, según la Regla 27; y

C) la capacidad mínima de los botes salvavidas exigidos a un buque dedicado a viajes internacionales cortos.

Eslora de registro del buque		(A) Número máximo de juegos de pescantes	(B) Número menor de juegos de pescantes autorizados excep- cionalmente	(C) Capacidad mínima de los botes salvavidas	
Pies	Metros			Pies cúbicos	Metros cúbicos
100 y menos de 120	31 y menos de 37	1	1	400	11
120	37	2	2	650	18
140	43	2	2	900	26
160	49	3	3	1.150	33
175	53	3	3	1.350	38
190	58	4	4	1.550	44
205	63	4	4	1.750	50
220	67	5	5	1.850	52
230	70	5	5	2.150	61
245	75	6	6	2.400	68
255	78	6	6	2.700	76
270	82	7	7	3.000	85
285	87	7	7	3.300	94
300	91	8	8	3.600	102
315	96	8	8	3.900	110
330	101	9	9	4.300	122
350	107	9	9	4.750	135
370	113	10	10	5.150	146
390	119	10	10	5.550	157
410	125	12	12	6.050	171
435	133	12	12	6.550	185
460	140	14	14	7.150	202
490	149	14	14	7.800	221
520	158	16	16	8.400	238

(Nota para C).—Cuando la eslora del buque sea inferior a 100 pies (o 31 metros) o superior a 550 pies (o 168 metros), el número mínimo de juegos de pescantes y la capacidad mínima de los botes salvavidas serán determinados por la Administración.

REGLA 20

Estiba y maniobra de los botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos flotantes

a) Los botes y balsas salvavidas deberán estibarse a satisfacción de la Administración de forma que:

I. puedan botarse en el tiempo más corto posible, que no deberá exceder de 30 minutos;

II. no impidan en modo alguno la rápida maniobra de ninguno de los demás botes y balsas salvavidas o aparatos flotantes, ni la concentración de las personas a bordo en los puestos de lanzamiento, ni un embarque;

III. los botes y balsas salvavidas para los que se exija llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, pueden ser botados con la totalidad de las respectivas personas y equipo, incluso en condiciones desfavorables de asiento y con 15° de escora hacia cualquier banda; y

IV. las balsas salvavidas para las que no se exija llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, y los aparatos flotantes, puedan botarse incluso en condiciones desfavorables de asiento y con 15° de escora hacia cualquier banda.

b) Todo bote salvavidas deberá estar amarrado a un juego de pescantes independiente:

c) Sólo se podrán estibar botes salvavidas en más de una cubierta si se toman medidas adecuadas para evitar que los botes salvavidas de una cubierta más baja sean estorbados por los que están estibados en la cubierta superior.

d) Los botes y balsas salvavidas para los que se exija llevar dispositivos de lanzamiento aprobados no deberán colocarse en la proa del buque. Deberán estibarse en posiciones que aseguren un lanzamiento seguro, teniendo especial cuidado en apartarse de la hélice y partes que sobresalgan pronunciadamente de la popa del casco.

e) Los pescantes deberán ser de modelo aprobado, y deberán colocarse de modo adecuado a satisfacción de la Administración. Deberán estar dispuestos en una o varias cubiertas de manera que los botes salvavidas colocados debajo de ellos puedan arriarse con seguridad sin obstáculos debidos al funcionamiento de ningún otro pescante.

f) Los pescantes deberán ser como sigue:

I. de tipo basculante o de tipo de gravedad para la maniobra de los botes salvavidas que no pesen más de 2.5 toneladas inglesas (o 2.300 kilogramos) estando sin pasajeros;

II. del tipo de gravedad para la maniobra de los botes salvavidas que pesen más de 2 un cuarto de toneladas inglesas (o 2,300 kilogramos) estando sin pasajeros.

g) Los pescantes, motones, betas y todos los demás mecanismos deberán tener una resistencia que permita poner a los botes salvavidas en posición de seguridad con la totalidad de las personas y equipo, con el buque escorado 15 grados hacia cualquier banda y con 10 grados de asiento.

h) Se proveerán patines u otros medios aprobados para facilitar el arriado de los botes contra una escora de 15 grados.

I. Se proveerán medios para acercar los botes salvavidas contra el costado

del buque y sujetarlos allí de manera que las personas puedan embarcar con seguridad.

j) Los botes salvavidas, junto con los botes de emergencia exigidos por la Regla 27 del presente Capítulo, deberán estar sujetos por betas metálicas, junto con chicles de un tipo aprobado que en el caso de los botes de emergencia puedan recuperar rápidamente dichos botes. Excepcionalmente, la Administración podrá autorizar betas de abaca o betas de otro material apropiado con o sin chicles (salvo cuando se exija que los botes de emergencia sean servidos por chicles que puedan recuperar rápidamente dichos botes), cuando con ello que las betas de abaca o de otro material aprobado son adecuadas.

k) En las extremidades de los pescantes deberán amarrarse por lo menos los cables salvavidas y tanto el cable como las betas deberán tener una longitud suficiente para llegar al agua cuando el buque tenga su calado mínimo en navegación y una escora de los grados a una u otra banda. Los motores inferiores deberán estar provistos de un anillo adecuado o estabón alargado para engancharse a los ganchos de suspensión, a menos que se instale un tipo aprobado de mecanismo de desenganche.

l) Cuando se disponga de mecanismos movidos mecánicamente para recuperar los botes salvavidas también se instalará un mecanismo movido a brazo que sea eficaz. Cuando los pescantes se recuperen mediante betas accionadas mecánicamente, se instalarán dispositivos de seguridad que corten de manera automática la energía antes de que los pescantes lleguen contra los topes, evitando el tener los manuales o las betas de metal o a los pescantes.

m) Los botes salvavidas amarrados a los pescantes deberán tener las betas dispuestas para el servicio y se tomarán medidas para desenganchar rápidamente los botes salvavidas de las betas, aunque no es preciso que sea de manera simultánea. El punto de amarrar de los botes salvavidas a las betas deberá estar a una altura tal sobre la regala que asegure la estabilidad cuando se arrancan los botes salvavidas.

n) En los buques dedicados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos y que lleven botes y balsas salvavidas, que reúnan los requisitos del apartado I del párrafo b) de la Regla 27 de este Capítulo, deberán instalarse dispositivos de lanzamiento en número suficiente, a juicio de la Administración, para permitir que el número de balsas salvavidas que, junto con los botes salvavidas, se exija, de acuerdo con aquel párrafo, para proporcionar acomodo a todas las personas a bordo, sean puestas en el agua cargadas con el número de personas que estén autorizadas a llevar, en un tiempo que no exceda de 30 minutos, cuando el mar en calma. Los dispositivos de lanzamiento aprobados, así instalados deberán estar distribuidos igualmente, en cuanto sea practicable, en cada banda del

buque, y nunca deberá haber menos de uno de dichos dispositivos en cada banda. Sin embargo, no será necesario disponer de esos dispositivos para las balsas salvavidas adicionales que exige llevar el apartado II del párrafo b) de la Regla 27 de este Capítulo para el 25 por ciento de todas las personas a bordo, para las balsas salvavidas que se lleven de acuerdo con aquel párrafo deberán ser, cuando el buque esté provisto de un dispositivo de lanzamiento aprobado, de un tipo que pueda ser lanzado con dicho dispositivo.

II. En los buques de pasajeros dedicados a viajes internacionales cortos, el número de dispositivos de lanzamiento aprobados que hayan de instalarse quedará a discreción de la Administración. El número de balsas salvavidas asignadas a cada uno de dichos dispositivos no deberá ser mayor del número que, a juicio de la Administración, dicho dispositivo pueda poner en el agua completamente cargadas con el número de personas que estén autorizadas a llevar, en 30 minutos o menos, y estando el mar en calma.

REGLA 30

Alumbrado de cubiertas, botes salvavidas, balsas salvavidas

a) Se dispondrá de un alumbrado eléctrico o sistema equivalente de alumbrado, suficiente para satisfacer todas las exigencias de la seguridad en todas las partes de un buque de pasaje, y en las cubiertas en que estén estibados los botes y balsas salvavidas. La fuente de energía eléctrica de emergencia independiente, exigida por la Regla 25 del Capítulo II, deberá poder alimentar, cuando fuere necesario, a este sistema de alumbrado, y también al alumbrado exigido por el apartado II del párrafo a) y los apartados II y III del párrafo b) de la Regla 19 de este Capítulo.

b) La salida de cada compartimiento principal ocupado por pasajeros o tripulación deberá estar constantemente alumbrada por una luz de emergencia. La energía para estas luces de emergencia deberá estar dispuesta de manera que sean alimentadas por la fuente de energía de emergencia a que se refiere el párrafo a) de esta Regla, en caso de que falle la instalación generadora principal.

REGLA 31

Tripulación de los botes salvavidas y balsas salvavidas

a) Un oficial de cubierta o un patrón de botes salvavidas titulado deberá colocarse al mando de cada bote salvavidas y se nombrará también un se-

gundo patrón. La persona que esté al mando deberá tener una lista de los tripulantes del bote salvavidas y deberá comprobar que los miembros colocados bajo sus ordenes están enterados de sus diversas obligaciones.

b) A todo bote salvavidas con motor se le asignará un marino que sepa maniobrar el motor.

c) A todo bote salvavidas que lleve instalaciones de radio o proyectores se le deberá asignar un marino que sepa manejar esas instalaciones.

d) A toda balsa salvavidas se le asignará un marino entrenado en el manejo y funcionamiento de tales aparatos, salvo en los buques dedicados a viajes in-
ello no es pos

REGLA 32

Patrones de botes titulados

a) En los buques de pasaje deberá haber, por cada bote salvavidas, un número de patrones de bote, igual por lo menos al que se indique en la tabla siguiente:

Cantidad máxima de personas en cada bote salvavidas	La cantidad mínima de patrones de botes salvavidas titulados deberá ser:
Menos de 41 personas	2
De 41 a 61 personas	3
De 62 a 85 personas	4
Más de 85 personas	5

b) La asignación de los patrones de bote titulados a cada bote salvavidas queda a la discreción del capitán.

c) Se expedirán títulos de competencia bajo la autoridad de la Administración. Para obtener esos títulos, todo solicitante deberá probar que ha sido entrenado en todas las operaciones relacionadas con el lanzamiento de botes y demás aparatos salvavidas y en el uso de los remos y mecanismo propulsor; que está familiarizado con el manejo práctico de botes y demás equipo salvavidas y, por último, que puede entender y ejecutar las ordenes relativas a toda clase de aparatos salvavidas.

REGLA 33

Aparatos flotantes

a) Ningún tipo de aparato flotante será aprobado, a menos que cumpla los siguientes condiciones.

I. Deberá ser de un tamaño y resistencia que le permita ser lanzado al agua desde el sitio donde se estibe sin sufrir deterioro.

II. No deberá exceder de 400 libras de peso (o 180 kilogramos) a menos que se instalen medios adecuados, a satisfacción de la Administración, que permitan su lanzamiento sin izarlo con la mano.

III. Deberá ser de un material y construcción aprobados.

IV. Deberá ser eficaz y estable cuando flote en cualquier posición.

V. Las cajas de aire o flotabilidad equivalente deberán estar colocadas tan cerca como sea posible de los costados del aparato, y esa flotabilidad no deberá depender de que se infle.

VI. Deberá estar dotado de una boza y deberá tener una guirnalda fuertemente amarrada alrededor de la parte exterior.

b) El número de personas que el aparato flotante está autorizado a llevar según el certificado será el que resulte menor entre los siguientes:

I. El obtenido al dividir el número de libras de hierro que puede sostener en agua dulce por 32 (o el número de kilogramos dividido por 14,5), o

II. el equivalente al número de pies (siendo un pie igual a 30,5 centímetros) de su perímetro.

34

Número de aros salvavidas

El número mínimo de aros salvavidas que llevarán los buques de pasaje se fijará mediante la tabla siguiente.

Eslora del buque		Número mínimo
En pies	En metros	de aros
Menos de 200	Menos de 61	8
de 200 hasta 400	de 61 hasta 122	12
de 400 hasta 600	de 122 hasta 183	18
de 600 hasta 800	de 183 hasta 244	24
de 800 en adelante	de 244 en adelante	30

PARTE C. BUQUES DE CARGA SOLAMENTE

REGLA 35

Número y capacidad de botes salvavidas

a) 1. Todo buque de carga, salvo los buques-cisternas con un registro bruto igual o superior a 3,000 toneladas, como factorías balleneras flotantes, y todo buque destinado al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, o de la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado, deberá llevar botes salvavidas en ambas bandas con una capacidad total que permita alojar a todas las personas a bordo, y además, deberá llevar balsas salvavidas suficientes para alojar a la mitad de esas personas.

Ello no obstante, en caso de que esos buques de carga estén dedicados a viajes internacionales entre países cercanos, la Administración podrá, si considera que las condiciones del viaje son tales que el transporte obligatorio de balsas salvavidas es poco razonable o innecesario, en ese extremo eximir a determinados buques o clases de buques de este requisito.

II. Todo buque-cisterna con un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas deberá llevar botes salvavidas en ambas bandas con una capacidad total que permita alojar a todas las personas a bordo.

b) 1. Todo buque empleado como factoría ballenera flotante, como buque-factoría para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y todo buque destinado al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, o de la industria de la preparación del pescado o a la elaboración de conservas de pescado, deberá llevar:

1) botes salvavidas en ambas bandas con una capacidad total que permita alojar a la mitad del número total de personas a bordo.

Ello no obstante la Administración podrá permitir la sustitución de botes salvavidas por balsas salvavidas de la misma capacidad total, con tal que nunca haya menos botes salvavidas en cada banda de los necesarios para alojar al 37.5 por ciento de todas las personas a bordo.

2) balsas salvavidas de capacidad total suficiente para alojar a la mitad del número total de personas a bordo.

Ello no obstante, cuando en los buques empleados como buques factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, resultando practicable llevar botes salvavidas que cumplan plenamente con los requisitos de este Capítulo, la Administración podrá permitir que se lleven en su lugar otros botes que, sin embargo, deberán proporcionar un

alojamiento no inferior al exigido por la presente Regla y tener por lo menos la flotabilidad y el equipo exigido por el presente Capítulo para los botes salvavidas.

II. Todo buque empleado como factoría ballenera flotante, buque-factoría para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y todo buque destinado al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o a la elaboración de conservas de pescado, deberá llevar dos botes, uno en cada banda para ser utilizados en caso de emergencia. Esos botes deberán ser de un tipo aprobado por la Administración, y no deberán tener más de 28 pies de eslora (u 8.50 metros). Podrán ser computados a los fines del presente párrafo a condición de que se cumpla plenamente con los requisitos para botes salvavidas del presente Capítulo y a los fines de la Regla 8, siempre que además cumplan con los requisitos de la Regla 9, y cuando corresponda, con la Regla 4. Deberán mantenerse dispuestos para empleo inmediato cuando el buque está en la mar. En los buques que cumplan con los requisitos del párrafo g) de la Regla 36 por medio de aparatos empleados en los costados de los botes salvavidas, no se exigirá la instalación de esos aparatos en los dos botes que se lleven en conformidad con la presente Regla.

c) Todo buque-cisterna con un registro bruto igual o superior a 3,000 toneladas, deberá llevar cuatro botes salvavidas como mínimo. Dos botes salvavidas deberán estar a popa y dos en el centro del buque, salvo en los buques cisterna que no tengan superestructura en el centro, que deberán llevar todos los botes salvavidas a popa.

Ello no obstante, cuando se trata de buques-cisternas que no tengan superestructura en la parte media; si resultase imposible llevar cuatro botes salvavidas a popa, la Administración podrá permitir en su lugar que lleven a popa un bote salvavidas en cada banda del buque. En ese caso:

I. cada uno de esos botes salvavidas no deberá exceder de 26 pies (u 8 metros) de eslora;

II. cada uno de esos botes salvavidas deberá estar estibado todo lo más a popa que sea practicable, pero siempre tan hacia popa que el extremo de popa del bote salvavidas esté a una distancia equivalente a una eslora y media del bote a proa de la hélice;

III. todo bote salvavidas deberá estibarse tan cerca del nivel del mar como sea posible y seguro;

IV. deberán llevarse suficientes balsas salvavidas para alojar por lo menos, a la mitad del número total de personas a bordo.

REGLA 36

Pescantes y dispositivos de arriar los botes

a) En los buques de carga, los botes y balsas salvavidas deberán estibarse a satisfacción de la Administración.

b) Cada bote salvavidas deberá amarrarse a un juego separado de pescantes.

c) Los botes y balsas salvavidas para los que se exija llevar dispositivos aprobados de lanzamiento, no deberán colocarse en la proa del buque. Deberán estibarse en aquellos lugares que aseguren un lanzamiento seguro, teniendo especial cuidado de mantenerlos alejados de la hélice y partes que sobresalgan pronunciadamente de la popa del casco, con objeto de asegurar en la medida de lo posible que puedan ser botados en la parte recta del costado del buque.

d) Los pescantes deberán ser de un tipo aprobado y estarán colocados a satisfacción de la Administración.

e) En los buques cisterna con un tonelaje igual o superior a 1,600 toneladas, en los buques empleados como factorías balleneras flotantes, en los empleados como buques-factorías para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y en los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, a la industria de la preparación del pescado o de la elaboración de conservas de pescado, todos los pescantes deberán ser del tipo de gravedad. En los demás buques los pescantes deberán ser como sigue:

I. de tipo basculante o de gravedad para maniobrar botes salvavidas que no pesen más de dos y media toneladas inglesas (o 2,200 kilogramos) sin personas a bordo;

II. del tipo de gravedad para maniobrar botes salvavidas que pesen más de dos y un cuarto toneladas inglesas (o 2,300 kilogramos), sin personas a bordo.

f) Los pescantes, betas, motores y todos los demás mecanismos deberán tener una resistencia que permita poner a los botes salvavidas en posición de lanzamiento, cargados con su tripulación de botadura, y ser después arriados con seguridad con la totalidad de personas y equipo, con el buque escorado 15 grados hacia cualquier banda, y con 10 grados de asiento.

g) Se dispondrá de patines u otros medios adecuados para facilitar el arriado de los botes contra una escora de 15 grados.

h) Se proveerán medios para acercar los botes salvavidas al costado del buque y sujetarlos allí de modo que las personas puedan embarcar con seguridad.

I. los botes salvavidas, así como los botes de emergencia exigidos en el apartado II del párrafo b) de la Regla 35 de este Capítulo, deberán estar servidos por betas metálicas, junto con chigres de un tipo aprobado que, en el caso de los botes de emergencia, deberán poder recuperar rápidamente dichas embarcaciones. Excepcionalmente, la Administración podrá permitir betas de abacá o betas de otro material aprobado con o sin chigres (con la reserva de que exigirá que los botes de emergencia sean servidos por chigres que puedan recuperar rápidamente dichas embarcaciones) cuando considere que las betas de abacá o betas de otro material aprobado son adecuadas.

j) En las extremidades de los pescantes deberán amarrarse por lo menos dos cabos salvavidas, y tanto éstos como las betas deberán tener una longitud suficiente para llegar al agua cuando el buque tenga su calado mínimo en navegación y una escora de 15 grados a una u otra banda. Los motores inferiores deberán estar provistos de un anillo adecuado o eslabón alargado para engancharse a los ganchos de suspensión, a menos que se instale un tipo aprobado de mecanismo de desenganche.

k) Cuando se disponga de mecanismos accionados mecánicamente para recuperar los botes salvavidas, también se deberá instalar un mecanismo accionado a brazo que sea eficaz. Cuando los pescantes sean recuperados mediante betas accionadas mecánicamente, se instalarán dispositivos de seguridad que corten de modo automático la energía antes de que los pescantes lleguen contra los topes para evitar tensiones inútiles a las betas de metal o a los pescantes.

l) Los botes salvavidas deberán tener las betas dispuestas para el servicio, y se tomarán medidas para desenganchar los botes salvavidas rápidamente, aunque no es preciso que simultáneamente, de las betas. El punto de amarre de los botes salvavidas a las betas deberá estar a una altura sobre la regala que asegure la estabilidad cuando se arrien los botes salvavidas.

m) Los buques empleados como factorías balleneras flotantes, los empleados como buques-factoría para la preparación del pescado o la elaboración de conservas de pescado, y los buques destinados al transporte de personas dedicadas a la caza de la ballena, e industrias de preparación del pescado o de elaboración de conservas de pescado, que lleven botes salvavidas y balsas salvavidas, de acuerdo con el punto 2) del apartado I del párrafo b) de la Regla 35, no necesitarán estar dotados de dispositivos aprobados de lanzamiento para las balsas salvavidas, pero deberá instalarse un número de esos dispositivos que sea suficiente, a juicio de la Administración, para permitir que las balsas salvavidas que lleven, en conformidad con el punto I del apartado I de aquel párrafo, sean botadas cargadas con el número de personas que estén autorizadas a acomodar en un tiempo no superior a 30 minutos, estando la mar en calma. Los dispositivos de lanzamiento aprobados que se instalen de esa manera, deberán, en la medida

de lo posible, estar distribuidos por igual en cada banda del buque. Todas las balsas salvavidas llevadas en buques a los que se exija disponer de un dispositivo de lanzamiento aprobado, deberán ser de un tipo que pueda ser botado mediante dicho dispositivo.

REGLA 37

Número de aros salvavidas

Deberán llevarse, como mínimo, ocho aros salvavidas de un tipo que reúna los requisitos de la Regla 21 de este Capítulo.

REGLA 38

Alumbrado de emergencia

El alumbrado exigido en el apartado II del párrafo a) y en los apartados II y III del párrafo b) de la Regla 19 del presente Capítulo deberá poder ser alimentado como mínimo durante tres horas por la fuente de energía de emergencia exigida por la Regla 26 del Capítulo II. En los buques de carga con un registro bruto igual o superior a 1,000 toneladas, la Administración deberá asegurarse de que el alumbrado de los pasillos, escaleras y salidas sea tal, que no impida el acceso de todas las personas a bordo a los puestos de lanzamiento y lugares de estiba de los botes y balsas salvavidas.

CAPÍTULO IV

RADIOTELEGRAFIA Y RADIOTELEFONIA

PARTE A. APLICACION Y DEFINICIONES

REGLA 1

Aplicación

a) Salvo disposición expresa en contrario, el presente Capítulo es de aplicación a todos los buques a los que sean de aplicación las presentes Reglas.

b) El presente Capítulo no es de aplicación a los buques a los que normalmente serían de aplicación las presentes Reglas, mientras dichos buques naveguen dentro de los Grandes Lagos del Norte de América y sus aguas comunicadas y tributarias, limitadas al Este por la desembocadura inferior de St. Lambert Lecken, Montreal, en la Provincia de Quebec, Canadá (Norte). Esos buques están sujetos a requisitos especiales referentes a radiocomunicación.

c) Ninguna disposición del presente Capítulo impedirá que un buque o embarcación en peligro emplee todos los medios a su alcance para llamar la atención, señalar su posición y obtener ayuda.

REGLA 2

Términos y definiciones

A los efectos del presente Capítulo, los siguientes términos deberán tener los significados definidos a continuación. Todos los demás términos que se usen en el presente Capítulo y que también se definen en el Reglamento de Radiocomunicaciones deberán tener los mismos significados que se definen en ese Reglamento.

a) "Reglamento de Radiocomunicaciones" significa el Reglamento de Radiocomunicaciones anexo o que se considere como anexo a la Convención Internacional de Telecomunicación más reciente que esté en vigor en cualquier momento.

b) "Autoalarma radiotelegráfica", significa un aparato receptor de alarma automática que responda a la señal de alarma radiotelegráfica y haya sido aprobado.

c) "Oficial radiotelegrafista" significa una persona que ostente por lo menos un título de operador radiotelegrafista de primera o segunda clase que cumpla con las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones y que esté empleado en la estación radiotelegráfica de un buque que lleve dicha estación en cumplimiento de las disposiciones de la Regla 3 o 4 del presente Capítulo.

d) "Operador radiotelefonista", significa una persona que ostenta un título apropiado que cumpla con las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

e) "Instalación existente", significa:

I. una instalación completamente instalada a bordo de un buque antes de la fecha en que la presente Convención entre en vigor, independientemente de la fecha en que tenga lugar la aceptación por parte de la Administración respectiva; y

II. una instalación, parte de la cual ha sido instalada a bordo de un buque antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, y la parte restante consiste en partes instaladas en sustitución de partes idénticas, o en partes que cumplan con los requisitos del presente Capítulo.

f) "Instalación nueva" significa cualquier instalación que no sea una instalación existente.

REGLA 3

Estación radiotelegráfica

Los buques de pasaje de cualquier tamaño y los buques de carga con un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas deberán estar provistos de una estación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 8 y 9 del presente Capítulo, a menos que la Regla 4 del presente Capítulo les exima.

REGLA 4

Estación radiotelefónica

Los buques de carga con un registro bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 1,600, a menos que lleven instalada una estación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 8 y 9 del presente Capítulo, y siempre que no estén exentos según la Regla 5 del presente Capítulo, deberán estar provistos de una instalación radiotelefónica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 14 y 15 del presente Capítulo.

REGLA 5

Exenciones a las Reglas 3 y 4

a) Los Gobiernos Contratantes consideran sumamente deseable no desviarse de la aplicación de las Reglas 3 y 4 del presente Capítulo; sin embargo, la Administración puede conceder a buques aislados, de pasaje o de carga, exenciones de naturaleza parcial o condicional (o una y otra), o la completa exención de los requisitos de la Regla 64 del presente Capítulo.

b) Las exenciones permitidas según el párrafo a) de la presente Regla se concederán solamente a los buques dedicados a viajes, en los que la distancia máxima de los mismos a la costa, la duración de los viajes, la ausencia de riesgos de navegación en general y las demás condiciones que afecten a la seguridad sean tales, que hagan irrazonable o innecesaria la aplicación total de la Regla 3 o de la 4 del presente Capítulo. Cuando tengan que decidir si conceden o no exenciones a buques aislados, las Administraciones deberán tener en cuenta al efecto que esas exenciones puedan tener para la eficacia general del servicio de socorro, para la seguridad de todos los buques. Las Administraciones deberán tener en cuenta lo aconsejable que es exigir a los buques exentos del requisito de la Regla 3 del presente Capítulo, que vayan dotados de una estación radiotelefónica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 14 y 15 del presente Capítulo como condición de la exención.

c) Todas las Administraciones deberán remitir a la Organización, lo antes posible del 1.º de enero de cada año, un informe indicando todas las exenciones concedidas según los párrafos a) y b) de la presente Regla durante el año natural anterior y dando las razones para la concesión de esas exenciones.

PARTE B. SERVICIOS DE ESCUCHA

REGLA 6

Servicios de escucha radiotelegráfica

a) Todo buque que, conforme a las Reglas 3 o 4 del presente Capítulo, lleve instalada una estación radiotelegráfica, deberá llevar, mientras esté en la mar, un oficial radiotelegrafista por lo menos, y si no está provisto de una autoalarma radiotelegráfica, deberá, conforme a las disposiciones del párrafo d) de la presente Regla, escuchar continuamente en la frecuencia radiotelegráfica de socorro por medio de un oficial radiotelegrafista que use auriculares o un altavoz.

b) Todo buque de pasaje que, de conformidad con la Regla 2 del presente Capítulo lleve instalada una estación radiotelegráfica, deberá escuchar, con sujeción a las disposiciones del párrafo d) de la presente Regla y mientras esté en la mar, en la frecuencia radiotelegráfica de socorro por medio de un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o un altavoz, como sigue:

I. cuando lleve o pueda llevar según el certificado 350 pasajeros o menos, 8 horas diarias como mínimo de escucha total.

II. cuando lleve o pueda llevar según el certificado más de 250 pasajeros y esté dedicado a viajes que excedan de 16 horas de duración entre dos puertos consecutivos, 16 horas diarias como mínimo de escucha, en total; en este caso el buque deberá llevar por lo menos dos oficiales radiotelegrafistas;

III. cuando lleve o pueda llevar según el certificado más de 250 pasajeros y esté dedicado a viajes de menos de 16 horas de duración entre dos puertos consecutivos, 8 horas diarias como mínimo de escucha, en total.

c) I. Todo buque de carga que, de acuerdo con la Regla 3 del presente Capítulo, esté provisto de una estación radiotelegráfica, cuando esté provisto de una autoalarma radiotelegráfica, deberá, con sujeción a las disposiciones del párrafo d) de la presente Regla, y mientras esté en la mar, escuchar en la frecuencia de socorro radiotelegráfica por medio de un oficial radiotelegrafista que utilice auriculares o un altavoz, durante 8 horas diarias como mínimo, en total. Sin embargo, en los buques de carga con un registro bruto igual o superior a 1,600 pero inferior a 3,500 toneladas, las Administraciones pueden permitir que se limiten las horas de escucha a dos al día en total, como mínimo, durante un período de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención.

II. Todo buque de carga con un registro bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 1,600, que lleve una estación radiotelegráfica como consecuencia de la Regla 3 del presente Capítulo, cuando lleve una autoalarma radiotelegráfica, con sujeción a las disposiciones del párrafo d) de la presente Regla, y mientras esté en la mar, deberá escuchar en la frecuencia radiotelegráfica de socorro por medio de un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o un altavoz, durante aquellos períodos que puedan ser prescritos por la Administración. Las Administraciones deberán tener en cuenta, sin embargo, lo deseable que es exigir, siempre que fuere practicable, una escucha de 6 horas diarias como mínimo, en total.

d) Durante un período en que, según esta Regla, un oficial radiotelegrafista deba escuchar en la frecuencia radiotelegráfica de socorro, puede interrumpir dicha escucha durante el tiempo en que comunique en otras frecuencias, o desempeñe otras obligaciones radiotelegráficas esenciales, pero solamente cuando sea imposible escuchar por medio de auriculares de dos líneas o de un altavoz. El servicio de escucha deberá desempeñarse siempre por un oficial radiotelegrafista que emplea auriculares o altavoces durante los períodos de silencio determinados por el Reglamento de Radiocomunicaciones.

e) Todos los buques provistos de una autoalarma radiotelegráfica deberán, mientras estén en la mar, mantenerla en funcionamiento siempre que no se mantenga una escucha conforme a los párrafos b), c) o d), de la presente Regla, y siempre que sea practicable, durante el manejo de radiogoniómetro.

f) Los períodos de escucha determinados por la Administración y por la presente Regla, deberán mantenerse con preferencia durante los períodos prescritos para el servicio radiotelegráfico por el Reglamento de Radiocomunicaciones.

REGLA 7

Servicio de escucha radiotelefónica

a) Todo buque que esté dotado de una estación radiotelefónica de acuerdo con la Regla 4 del presente Capítulo, deberá llevar como mínimo, por motivos de seguridad, un operador radiotelefónico (que puede ser el capitán, un oficial o un miembro de la tripulación que ostente un título en radiotelefonía) y deberá mantener, mientras esté en la mar y con sujeción a las disposiciones del párrafo b) de la presente Regla, un servicio de escucha continua en la frecuencia radiotelefónica de socorro, en el sitio de a

bordo desde el que se gobierne el buque normalmente, utilizando un altavoz u otros medios aprobados.

b) La escucha puede interrumpirse:

I. cuando la instalación receptora se esté usando para comunicar en otra frecuencia y no se disponga de un segundo receptor; o

II. cuando en opinión del capitán, las condiciones sean tales que el mantenimiento de la escucha pudiera poner en peligro la buena navegación del buque.

Sin embargo, la escucha deberá mantenerse lo más posible durante los períodos de silencio determinados por el Reglamento de Radiocomunicaciones.

PARTE C. CONDICIONES TÉCNICAS REQUERIDAS

REGLA 8

Estaciones radiotelegráficas

a) La estación radiotelegráfica deberá estar situada de manera que no se causen interferencias, debidas a ruidos extraños de origen mecánico o de otra clase, perjudiciales para la adecuada recepción de señales de radio. La estación deberá estar situada en la parte más alta del buque que sea practicable, de manera que se le pueda dar el mayor grado posible de seguridad.

b) La cabina radiotelegráfica deberá ser de tamaño suficiente y de ventilación adecuada para permitir que se manejen eficazmente las instalaciones radiotelegráficas principal y de reserva, y no deberá usarse para ningún otro objeto que perjudique el manejo de la estación radiotelegráfica.

c) El alojamiento para que duerma al menos un oficial radiotelegrafista deberá estar situado tan cerca de la cabina radiotelegráfica, como sea practicable en los buques nuevos, este alojamiento para dormir no deberá estar dentro de la cabina radiotelegráfica.

d) Deberá proveerse entre la cabina radiotelegráfica y el puente y cualquier otro lugar, si lo hubiera, desde el que se mande el buque, un sistema bilateral eficiente para llamada y comunicación verbal, que deberá ser independiente del sistema de comunicación principal del buque.

e) La instalación radiotelegráfica deberá instalarse de manera que quede protegida contra los efectos perjudiciales del agua o de las temperaturas extremas. Deberá ser fácilmente accesible, tanto para su uso inmediato, en caso de peligro, como para repararla.

f) Se deberá instalar un reloj de funcionamiento exacto, con una esfera no inferior a 5 pulgadas (12.3 centímetros) de diámetro, y una esfera con-

céntrica de segundos, cuya cara esté marcada para indicar los períodos de silencio prescritos para el servicio radioteleográfico por el Reglamento de Radiocomunicaciones. Deberá estar firmemente montado en la cabina radiotelegráfica en tal posición que pueda ser observada toda la esfera fácilmente y con exactitud por el oficial radiotelegrafista, desde la posición de operar radiotelegráficamente y desde la posición de probar el receptor de autoalarma radiotelegráfica.

g) Se deberá proveer una luz de emergencia de funcionamiento seguro en la cabina radiotelegráfica, consistente en una luz eléctrica permanentemente dispuesta de manera que proporcione iluminación satisfactoria a los mandos de control de las instalaciones radiotelegráficas principal y de reserva, y del reloj exigido por el párrafo f) de la presente Regla. En las nuevas instalaciones, esta luz deberá estar controlada, cuando se alimente de la fuente de energía de reserva exigida por el apartado III del párrafo a) de la Regla 9 del presente Capítulo, por conmutadores de dos direcciones colocados cerca de la entrada principal de la cabina radiotelegráfica y de la posición de operar la estación radiotelegráfica, a menos que la disposición de la cabina radiotelegráfica no lo justifique. Estos conmutadores deberán estar claramente rotulados para indicar su finalidad.

h) En la cabina radiotelegráfica deberá disponerse una luz eléctrica de inspección alimentada por la fuente de energía de reserva exigida por el apartado III del párrafo a) de la Regla 9 del presente Capítulo y provista de un cable flexible de adecuada longitud, o bien de una linterna.

i) La estación radiotelegráfica deberá estar provista de los repuestos, herramientas y equipo de pruebas que permitan mantener la instalación radiotelegráfica en condiciones de funcionar eficazmente mientras el buque esté en la mar. El equipo de pruebas deberá incluir un instrumento o instrumentos para medir los voltios de corriente alterna, los de corriente continua y los ohmios.

j) Si se provee una cabina radiotelegráfica de emergencia separada, se le aplicarán los requisitos de los párrafos d), e), f), g) y h) de la presente Regla.

REGLA 9

Instalaciones radiotelegráficas

a) Salvo disposiciones expresas contrarias a la presente Regla:

I. La estación radiotelegráfica estará formada por una instalación principal y una instalación de reserva.

II. La instalación principal deberá incluir un transmisor principal, un receptor principal y una fuente de energía principal.

III. La instalación de reserva deberá incluir un transmisor de reserva, un receptor de reserva y una fuente de energía de reserva.

IV. Deberá proveerse e instalarse una antena principal y otra de reserva. Sin embargo, la Administración puede eximir a cualquier buque de ir provisto de una antena de reserva si considera que la instalación de dicha antena es impracticable o razonable, pero en ese caso deberá llevar una antena de repuesto adecuada completamente montada, para instalarse inmediatamente. Además, en todos los casos deberán proveerse alambres y aisladores suficientes que permitan erigir una antena adecuada. Si la antena principal está suspendida entre soportes que puedan balancearse, deberá estar adecuadamente protegida contra las roturas.

b) En las instalaciones de los buques de carga (salvo las de los buques de carga con un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas instaladas el día 19 de noviembre de 1952 o con posterioridad), cuando el transmisor principal cumpla con todos los requisitos exigidos para el transmisor de reserva, éste no será obligatorio.

c) I. El transmisor principal y el de reserva deberán poder conectarse rápidamente y ajustarse a la antena principal, y a la de reserva, si la hubiere.

II. El receptor principal y el de reserva deberán poder conectarse rápidamente a cualquier antena con la que deban usarse.

d) Todos los elementos de la instalación de reserva deberán colocarse lo más alto posible en el buque, a fin de asegurar el mayor grado posible de seguridad.

e) El transmisor principal y el de reserva deberán poder transmitir en la frecuencia radiotelegráfica de socorro, utilizando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esa frecuencia. Además, el transmisor principal deberá poder transmitir por lo menos en dos frecuencias, y usar una clase de emisión, que, de acuerdo con el Reglamento de Radiocomunicaciones, pueda usarse para la transmisión de mensajes de seguridad en las bandas entre 406 kilociclos y 636 kilociclos. El transmisor de reserva puede consistir en el transmisor de emergencia de un buque, tal como el Reglamento de Radiocomunicaciones lo define, determinando los límites de su uso.

f) Los transmisores principal y de reserva deberán tener, si no ha prescrito, una emisión modulada por el Reglamento de Radiocomunicaciones, una profundidad de modulación no inferior a 70 por ciento y una frecuencia de modulación entre 410 y 1,340 ciclos por segundo.

g) El transmisor principal y el de reserva deberán tener, cuando menos al estar conectados a la antena principal, el alcance máximo normal que se especifica más adelante, es decir, deben poder transmitir clara y perceptiblemente señales desde un buque a otro y en condiciones y circunstancias normales durante el día, más allá de los alcances especificados. (Nota.) Se

recibirán normalmente señales claramente perceptibles cuando el valor eficaz de la intensidad del campo en el receptor sea por lo menos de 60 microvoltios por metro.

	Alcance mínimo normal en millas	
	Transmisor principal	Transmisor de reserva
Todos los buques de pasajeros y de carga con un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas	150	100
Buques de carga con un registro bruto inferior a 1,600 toneladas	100	75

Nota. A falta de una medición directa de la intensidad del campo, pueden usarse los siguientes datos como guía para determinar aproximadamente el alcance normal:

Alcance normal en millas	Metro/Amperios*	Potencia total en la antena (en vatios) *
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
	34	14

* Esta cifra representa el producto de la altura mínima de la antena sobre la línea de máxima carga en metros por la corriente de la antena expresada en amperios (valor eficaz).

Los valores dados en la segunda columna de la tabla corresponden a un valor medio de la proporción:

$$\frac{\text{Altura efectiva de la antena}}{\text{Altura máxima de la antena}} = 0.47$$

La proporción varía con las condiciones locales de la antena y puede variar entre 0.3 y 0.7 aproximadamente.

Los valores dados en la tercera columna de la tabla corresponden a un valor de la proporción:

$$\frac{\text{Energía radiada por la antena}}{\text{Energía total de la antena}} 0.08$$

Esta proporción varía considerablemente de acuerdo con los valores de la altura efectiva y de la resistencia de la antena.

Durante un período que no exceda de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, el receptor radiotelegráfico de auto alarma podrá usarse como receptor de reserva cuando pueda producir señales eficaces en auriculares o en altavoces con los que se conecte a este fin. Cuando se use así, deberá conectarse a la fuente de energía de reserva.

h) I. Los receptores principal y de reserva deberán poder recibir la frecuencia radiotelegráfica de socorro y la clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esa frecuencia.

II. Además, el receptor principal deberá permitir la recepción de las clases de emisión y frecuencia usadas para la transmisión de señales boterías, mensajes meteorológicos y aquellas otras comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación que puedan considerarse necesarias por la Administración.

i) El receptor principal deberá tener una sensibilidad suficiente para producir señales en los auriculares o por medio de un altavoz, aun cuando la tensión de entrada en el receptor descienda incluso a 50 microvoltios. El receptor de reserva deberá tener, salvo en casos en que se use para este fin un receptor radiotelegráfico de auto alarma, sensibilidad suficiente para producir esas señales cuando la tensión de entrada del receptor descienda incluso a 100 microvoltios.

j) Se dispondrá siempre, mientras el buque esté en la mar, de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer la instalación principal sobre el alcance normal exigido por el párrafo g) de la presente Regla, así como con objeto de cargar cualquier batería que forme parte de la estación radiotelegráfica. El voltaje del suministro para la estación principal deberá mantenerse, en caso de buques nuevos, dentro de 10 por ciento del voltaje normal. En caso de buques existentes, deberá mantenerse tan cerca de voltaje normal como sea posible, y, si es practicable, dentro del 10 por ciento.

k) La instalación de reserva deberá estar provista de una fuente de energía independiente de la potencia propulsora del buque y del requisito para una fuente de energía de reserva durante un período que no exceda de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, en el caso de instalaciones existentes en aquellos buques con un registro bruto igual o superior a 500 toneladas pero inferior a 1.000 que fueron exceptuados, antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, del requisito de ser provistos de una fuente de energía de reserva.

l) La fuente de energía de reserva deberá consistir con preferencia en baterías de acumuladores, que puedan cargarse con el sistema eléctrico del buque, y en cualquier circunstancia deberá poder entrar en funcionamiento rápidamente y hacer funcionar el transmisor y el receptor de reserva durante seis horas por lo menos continuamente en condiciones normales de funcionamiento, además cualquiera de las cargas adicionales mencionadas en los párrafos m) y n) de la presente Regla (Nota).

m) La fuente de energía de reserva deberá usarse para alimentar la instalación de reserva y el dispositivo automático de señal de alarma especificado en el párrafo r) de la presente Regla, cuando el mismo funcione eléctricamente.

La fuente de energía de reserva puede usarse también para:

I. la auto alarma radiotelegráfica;

II. la luz de emergencia especificada en el párrafo g) de la Regla 8 de este Capítulo;

III. el radiogoniómetro;

NOTA. Para determinar la carga eléctrica que es preciso suministrar por la fuente de reserva de energía, se recomienda la siguiente fórmula como guía:

$\frac{1}{2}$ del consumo de corriente del transmisor con la llave hacia abajo (marca)

$\frac{1}{2}$ del consumo de corriente del transmisor con la llave hacia arriba (espacio)

+ Consumo de corriente del receptor y circuitos adicionales conectados a la fuente de energía de reserva.

IV. cualquier dispositivo prescrito por el Reglamento de Radiocomunicaciones que permita el cambio de recepción a transmisión y viceversa.

Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo n) de la presente Regla, la fuente de energía de reserva no deberá usarse para ningún objeto distinto de los mencionados en este párrafo.

n) A pesar de las disposiciones del párrafo m) de la presente Regla la Administración puede autorizar el uso, en los buques de carga, de la fuente de energía de reserva para un pequeño número de circuitos de pequeña potencia que estén completamente confinados en la parte alta del barco, tal como el alumbrado de emergencia en la cubierta de botes, con la condición de que esos circuitos puedan desconectarse fácilmente cuando sea preciso, y que la fuente de energía tenga una capacidad suficiente para soportar la carga o cargas adicionales.

o) La fuente de energía y su cuadro de control deberán estar en el buque tan altos como sea posible y fácilmente accesibles al oficial radiotelegrafista. El cuadro de control, siempre que sea posible, deberá poder ser alumbrado.

p) Mientras el buque esté en la mar, las baterías de acumuladores, tanto al formar parte de la instalación principal como de la instalación de reserva, deberán cargarse completamente a diario.

q) Se tomarán todas las medidas para eliminar en la medida de lo posible las causas de las radio interferencias procedentes de los aparatos eléctricos y demás de a bordo, y para suprimir dichas interferencias. Si es preciso, se tomarán medidas para asegurar que las antenas unidas a receptores de radio no caucen interferencias con el funcionamiento eficaz o correcto de la estación radiotelegráfica. Se prestará especial atención a este requisito en el diseño de nuevos buques.

r) Además de los elementos para transmitir normalmente la señal de alarma radiotelegráfica, deberá proveerse un dispositivo automático de señal de alarma radiotelegráfica capaz de accionar los transmisores principal y de reserva de manera que transmitan la señal de manera radiotelegráfica. El dispositivo deberá poder pararse en cualquier momento para permitir el inmediato funcionamiento manual del transmisor. Cuando funcione eléctricamente este dispositivo automático deberá poder accionarse con la fuente de energía de reserva.

s) En la mar, cuando el transmisor de reserva no se use para comunicaciones, deberá probarse diariamente utilizando una antena artificial adecuada, por lo menos una vez durante cada viaje utilizando la antena de reserva, si está instalada. La fuente de energía de reserva deberá probarse también a diario.

t) Todo equipo que forma parte de la instalación radiotelegráfica deberá ser de funcionamiento exacto y deberá estar construido de manera que sea fácilmente accesible con fines de entrenamiento.

u) A pesar de lo dispuesto en la Regla 4 del presente Capítulo, la Administración puede, en caso de buques de carga de menos de 1.600 toneladas de registro bruto, eximirlos del exacto cumplimiento de los requisitos de la Regla 8 del presente Capítulo y de la presente Regla, a condición de que el nivel de la calidad de la estación radiotelegráfica no sea inferior al equivalente prescrito en las Reglas 14 y 15 del presente Capítulo para estaciones radiotelefónicas en cuanto sea de aplicación. En caso de buques de carga con un registro bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 500, la Administración no necesita exigir:

- I. un receptor de reserva,
- II. una fuente de energía de reserva en las instalaciones existentes,
- III. protección de la antena principal contra rotura por el balance,
- IV. que el alcance del transmisor sea superior a 75 millas.

REGLA 10

Autoalarma radiotelegráfica

a) Toda autoalarma radiotelegráfica, instalada después de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, deberá cumplir con los requisitos siguientes:

I. A falta de interferencias de toda clase deberá poder ser hecho funcionar, sin ajuste manual, por cualquier señal de alarma radiotelegráfica transmitida en la frecuencia radiotelegráfica de socorro por cualquier estación costera, transmisor de emergencia de algún buque o embarcación de salvamento que funcionen de acuerdo con el Reglamento de Radiocomunicaciones, siempre que la intensidad de la señal en la entrada del receptor sea mayor de 100 microvoltios y menor de 1 voltio.

II. En ausencia de interferencia de toda clase, deberá ser hecho funcionar por tres o cuatro trazos consecutivos cuando los trazos varíen de longitud de 3,5 a un valor lo más cerca posible de 6 segundos, y cuando la duración del intervalo varíe entre 1,5 segundos y el valor más pequeño posible, siendo preferible que no sea mayor de 10 milésimos de segundo.

III. No deberá ser hecho funcionar por los fenómenos atmosféricos ni por otra señal distinta a la de alarma, siempre que las señales recibidas no constituyan en realidad una señal que caiga dentro de los límites de tolerancia indicados en el apartado II.

IV. La selectividad de la autoalarma radiotelegráfica deberá ser de manera que proporcione una sensibilidad prácticamente uniforme sobre una banda que se extienda de manera que no baje de 4 kilociclos, ni exceda de 8 kilociclos por segundo de cada lado de la frecuencia de socorro radiotelegráfica, y que, fuera de esa banda, proporcione una sensibilidad que disminuya tan rápidamente como sea posible, de conformidad con las mejores reglas de la técnica.

V. Cuando sea practicable, la auto alarma radiotelegráfica deberá ajustarse automáticamente por sí misma, en presencia de señales atmosféricas, de manera que, en un período de tiempo razonablemente corto, se aproxime a las condiciones en que puede distinguir más fácilmente la señal de alarma radiotelegráfica.

VI. Cuando sea actuada por una señal de alarma radiotelegráfica, o en el caso de falla del aparato, la autoalarma radiotelegráfica deberá dar un aviso continuado, audible en la cabina radiotelegráfica, en el alojamiento donde duerma el oficial radiotelegrafista y en el puente. Cuando sea practicable, también avisará en caso de falla en cualquier parte del sistema recep-

tor de la alarma. Solamente se proveerá un conmutador para el aviso, y este conmutador deberá estar situado en la cabina radiotelegráfica.

VII. Con objeto de probar regularmente la autoalarma radiotelegráfica, el aparato deberá incluir un generador ajustado previamente a la frecuencia de socorro radioteleográfico y un dispositivo de manipulación por medio del cual se produzca una señal de alarma radiotelegráfica mínima indicada en el apartado I. También se proveerá un medio para conectar auriculares con el objeto de escuchar las señales recibidas en la autoalarma radiotelegráfica.

VIII. La autoalarma radiotelegráfica deberá poder soportar las condiciones de vibración, humedad y cambios de temperatura equivalentes a las duras condiciones experimentadas a bordo de los buques, en la mar, y deberá continuar funcionando en esas condiciones.

b) Antes de aprobar un nuevo tipo de alarma radiotelegráfica, la Administración interesada deberá asegurarse, por medio de ensayos prácticos realizados en condiciones de funcionamiento equivalentes a las que se encontraron en la práctica, de que el aparato cumpla con el párrafo a) de la presente Regla.

c) En los buques provistos de una autoalarma radiotelegráfica, su eficacia deberá probarse por un oficial radiotelegrafista una vez cada 24 horas como mínimo, mientras esté en la mar. Si no funcionare perfectamente, el oficial radiotelegrafista deberá informar de ello al capitán u oficial de guardia en el puente.

d) Un oficial radiotelegrafista deberá revisar periódicamente el buen funcionamiento del receptor de autoalarma, con su antena normal conectada, escuchando las señales y comparándolas con señales similares recibidas en la frecuencia de socorro radioteleográfico en la instalación principal.

e) En lo que sea prácticamente posible, cuando la alarma radiotelegráfica esté conectada a una antena, no deberá afectar a la exactitud del radiogoniómetro.

f) Las autoalarmas radiotelegráficas que no cumplan con los requisitos del párrafo a) de la presente Regla deberán reemplazarse por autoalarmas radiotelegráficas que cumplan con dichos requisitos, dentro de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor de la Presente Convención.

REGLA 11

Radiogoniómetros

a) El radiogoniómetro exigido por la Regla 12 del Capítulo V deberá ser eficaz y capaz de recibir señales con el mínimo ruido en el receptor y de

obtener marcaciones por las que se pueda determinar la verdadera marcación y dirección.

b) Deberá poder recibir señales en las frecuencias radiotelegráficas asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones para los fines de socorro y de radiogoniometría, así como para los radiofaros marítimos.

c) En ausencia de interferencias, el aparato de radiogoniometría deberá tener una sensibilidad suficiente que permita obtener marcaciones precisas hasta de una señal que no tenga más de 50 microvoltios por metro de intensidad de campo.

d) En cuanto sea practicable, el aparato radiogoniómetro deberá estar situado de manera que se cause la menor interferencia posible procedente de ruidos mecánicos o de otro origen a la determinación eficaz de las marcaciones.

e) En lo que prácticamente sea posible, el sistema de antena de radiogoniómetro deberá exigirse de manera que la eficaz determinación de las marcaciones sea disturbada lo menos posible por la proximidad de otras antenas, planos, obnques metálicos u otros grandes objetos metálicos.

f) Se proveerá un medio eficaz de dos direcciones con llamada y comunicación verbal entre el radiogoniómetro y el puente.

g) Todos los radiogoniómetros deberán estar calibrados desde el momento de su primera instalación, a satisfacción de la Administración. El calibrado deberá verificarse por marcaciones de comprobación o por un nuevo calibrado siempre que se realicen cambios en la posición de cualquier antena o de cualquier estructura sobre la cubierta que pueda afectar apreciablemente la exactitud del radiogoniómetro. Las características del calibrado deberán comprobarse a intervalos de un año, o lo más aproximado posible a un año. Se anotarán todos los calibrados y todas las comprobaciones realizadas acerca de su exactitud.

REGLA 12

Instalación radiotelegráfica para los botes salvavidas con motor

a) La instalación radiotelegráfica exigida por la Regla 14 del Capítulo III deberá incluir un transmisor, un receptor y una fuente de energía. Deberá estar diseñada de manera que se pueda usar en una emergencia por una persona sin experiencia.

b) El transmisor deberá poder transmitir en la frecuencia radiotelegráfica de socorro usando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esa frecuencia. El transmisor también deberá poder transmitir y usar una clase de emisión en la frecuencia asignada por el

Reglamento de Radiocomunicaciones para uso por una embarcación de salvamento en las bandas entre 4.000 kilociclos y 27.500 kilociclos.

c) El transmisor deberá tener, cuando el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe una emisión modulada, una profundidad de modulación no inferior al 70 por ciento y una frecuencia de modulación entre 450 y 1.340 ciclos por segundo.

d) Además de un dispositivo para transmisiones manuales, el transmisor deberá estar dotado de un dispositivo automático para la transmisión de señales radiotelegráficas de alarma y de socorro.

e) En la frecuencia radiotelegráfica de socorro, el transmisor deberá tener un alcance normal mínimo (como se especifica en el párrafo g) de la Regla 9 del presente Capítulo) de 25 millas usando la antena (Nota).

f) El receptor deberá poder recibir la frecuencia radiotelegráfica de socorro y las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esa frecuencia.

g) La fuente de energía deberá consistir en una batería de acumuladores de capacidad suficiente para alimentar el transmisor durante cuatro horas continuamente, en condiciones normales de funcionamiento. Cuando la batería sea de un tipo que requiera ser cargada se dispondrá de medios para cargarla en el sistema eléctrico del buque, y además se dispondrá de medios para cargarla después que el bote salvavidas haya sido lanzado al agua.

h) Cuando la energía para la instalación radiotelegráfica y para el proyector exigido por la Regla 11 del Capítulo III proceda de la misma batería, ésta deberá tener una capacidad suficiente para proporcionar la carga adicional del proyector.

i) Se deberá proveer una antena de tipo tipo punto con medios para sostenerla a la máxima altura practicable. Además, deberá proveerse una antena sostenida por una cometa o globos cuando sea practicable.

j) En la mar, un oficial radiotelegrafista deberá probar a intervalos semanales el transmisor, empleando una antena artificial, y deberá cargar completamente la batería cuando sea de un tipo que requiera cargarse.

REGLA 13

Aparato portátil de radio para embarcaciones de salvamento

a) El aparato exigido por la Regla 13 del Capítulo III deberá incluir un transmisor, un receptor, una antena y una fuente de energía. Deberá estar diseñado de manera que en caso de emergencia pueda ser usado por una persona sin experiencia.

b) El aparato deberá ser fácilmente portable, estanco al agua, capaz de flotar en el agua de mar y capaz de ser lanzado al mar sin deteriorarse, los equipos nuevos deberán ser tan ligeros de peso y compactos como sea posible y deberán poder usarse preferentemente tanto en los botes como en las balsas salvavidas.

c) El transmisor deberá poder transmitir en la frecuencia radiotelegráfica de socorro utilizando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a esa frecuencia, y, en las bandas entre 4.000 kilociclos y 27.500 kilociclos de transmitir en la frecuencia radiotelegráfica y de emplear la clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para las embarcaciones de salvamento. Sin embargo, la Administración puede permitir que el transmisor pueda transmitir en la frecuencia radiotelefónica de socorro y usar la clase de emisión, asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a esa frecuencia, como un medio alternativo, o además de la transmisión en la frecuencia radiotelegráfica asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para las embarcaciones de salvamento en las bandas entre 4.000 y 27.500 kilociclos.

d) Cuando se prescriba emisión modulada por el Reglamento de Radiocomunicaciones, el transmisor deberá tener una profundidad de modulación no inferior a 70 por ciento y, en el caso de emisión radiotelegráfica, deberá tener una modulación de frecuencia entre 450 y 1.340 ciclos por segundo.

e) Además del dispositivo para la transmisión manual, el transmisor deberá estar provisto de manipulación automática para la transmisión de señales de alarma y socorro. Cuando el transmisor pueda transmitir en la frecuencia radiotelefónica de socorro, deberá llevar instalado un dispositivo automático, que cumpla con los requisitos del párrafo e) de la Regla 15 del presente Capítulo, para transmitir la señal radiotelefónica de alarma.

f) El receptor deberá poder recibir la frecuencia radiotelegráfica de socorro y las clases de emisión asignadas por el reglamento de Radiocomunicaciones para esa frecuencia. Cuando el transmisor pueda transmitir en la frecuencia radiotelefónica de socorro, el receptor también deberá poder recibir en aquella frecuencia y la clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esta frecuencia.

g) La antena deberá tener un soporte propio, o deberá poder ser sostenida por el mástil de un bote salvavidas a la mínima altura practicable. Además, es deseable que se provea una antena sostenida por una cometa o globo cuando sea practicable.

h) El transmisor deberá suministrar una energía adecuada de radio frecuencia (Nota) a la antena exigida por el párrafo a) de la presente Regla y deberá, preferentemente, recibir su suministro desde un generador de mano. Cuando funcione con una batería, esta deberá cumplir con las con-

diciones indicadas por la Administración para asegurar que es de un tipo duradero y de capacidad adecuada.

i) En la mar, el oficial radiotelegrafista o el operador radiotelefónico, según el caso, deberá probar el transmisor a intervalos semanales, utilizando una antena artificial adecuada, y deberá cargar la batería completamente, si la batería es de un tipo que precise ser cargada.

j) A los efectos de la presente Regla, equipo nuevo significa el equipo suministrado a un buque después de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención.

REGLA 14

Estaciones radiotelefónicas

a) La estación radiotelefónica deberá estar en la parte más alta del buque y situada de manera que este protegida, en la mayor medida posible, de ruidos que puedan disturbar la correcta recepción de mensajes y señales.

NOTA: Puede suponerse que los fines de esta Regla serán logrados con la siguiente instalación.

Por lo menos 10 vatios de tensión de entrada en el ánodo de la fase final o con tensión de salida de radiofrecuencia de 2.0 vatios como mínimo (emisión A2) a 500 kilociclos en una antena artificial que tenga una resistencia efectiva de 15 ohmios y 100×10^{-2} faradios de capacidad. La profundidad de modulación deberá ser del 70 por ciento mínimo.

b) Existirá una comunicación eficaz entre la estación radiotelefónica y el puente.

c) Se deberá montar fijamente un reloj de funcionamiento exacto, en tal posición que se pueda ver fácilmente toda la estera desde la posición de operar al radioteléfono.

d) Se deberá proveer una luz de funcionamiento segura, independiente del sistema que suministre el alumbrado normal de la instalación radiotelefónica, y deberá estar permanentemente dispuesta de manera que pueda proceder a la iluminación adecuada de los controles de operar la instalación radiotelefónica, del reloj exigido por el párrafo c) de la presente Regla, y de la hoja de instrucciones exigida por el párrafo f).

e) Cuando la fuente de energía consista en una batería o baterías, la estación radiotelefónica deberá estar provista de medios de comprobar el grado de carga.

f) Se deberá colocar, de manera que se vea perfectamente desde la posición de operar el radioteléfono, una hoja de instrucciones que de un resumen claro del procedimiento de socorro radiotelefónico.

REGLA 15

Instalaciones radiotelefónicas

a) La instalación radiotelefónica deberá incluir un transmisor, un receptor y una fuente de energía.

b) El transmisor deberá poder transmitir en la frecuencia radiotelefónica de socorro y por lo menos en alguna otra frecuencia en las bandas entre 1.605 y 2.850 kilociclos, utilizando la clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esas frecuencias. En funcionamiento normal, el transmisor deberá tener una profundidad de modulación por lo menos del 70 por ciento en la intensidad máxima.

c) I. En el caso de buques de carga de registro bruto igual o superior a 500 toneladas, pero inferior a 1.600, el transmisor deberá tener un alcance mínimo normal de 150 millas, es decir, deberá poder transmitir señales claramente perceptibles desde un buque a otro durante el día, y en condiciones y circunstancias normales un alcance superior. (Normalmente se recibirán señales claramente perceptibles cuando el valor eficaz de tensión del campo producida en el receptor por la onda portadora no modulada sea por lo menos de 25 microvoltios por metro). (Nota).

II. En el caso de buques de carga con un registro bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500.

En las instalaciones existentes, el transmisor deberá tener un alcance normal de 75 millas como mínimo;

En las instalaciones nuevas, el transmisor deberá producir una potencia en la antena de 15 vatios como mínimo onda portadora no modulada).

NOTA: A falta de medidas de intensidad de campo, se puede suponer que el alcance se obtendrá por una potencia en la antena de 15 vatios (onda portadora no modulada) con una eficacia de antena de 27 por ciento.

d) El transmisor deberá llevar un dispositivo para generar la señal de alarma radiotelefónica por medios automáticos. El dispositivo deberá poder dejar de funcionar en cualquier momento para permitir la transmisión inmediata de un mensaje de socorro. La Administración puede retrasar la aplicación del requisito de este dispositivo en el caso de instalaciones existentes, durante un período que no exceda de tres años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Convención.

e) El dispositivo exigido en el párrafo d) de la presente Regla deberá cumplir con los siguientes requisitos:

I. La tolerancia de la frecuencia de cada tono deberá ser 1.5 por ciento;

II. La tolerancia en la duración de cada tono deberá ser 30 milésimas de segundo;

III. El intervalo entre tonos sucesivos no deberá exceder de 50 milésimas de segundo;

IV. La proporción entre la amplitud del tono más fuerte y la del más débil deberá estar dentro del alcance 1 a 1,2.

f) El receptor exigido por el párrafo a) de la presente Regla deberá poder recibir la frecuencia radiotelefónica de socorro y por lo menos alguna otra frecuencia disponible para estaciones marítimas radiotelefónicas en las bandas entre 1,695 y 2,859 kilociclos, utilizando la clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones para esas frecuencias. Además, el receptor deberá permitir la recepción de aquellas otras frecuencias, utilizando la clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones, que son utilizados para la transmisión por radiotelefonía de mensajes meteorológicos y aquellas otras comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación que puedan considerarse necesarias por la Administración. El receptor deberá tener suficiente sensibilidad para producir señales por medio de un altavoz cuando la tensión de entrada en el receptor descienda incluso a 50 microvoltios.

g) El receptor utilizado para mantener la escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro deberá ser previamente ajustado a esta frecuencia o dispuesto de manera que el ajuste a esa frecuencia pueda realizarse de una manera rápida y precisa, y que cuando se haya ejecutado a esa frecuencia, el receptor no deberá desajustarse fácilmente por accidente. La Administración puede retrasar la aplicación de los requisitos de este párrafo en el caso de instalaciones existentes, durante un período que no exceda de tres años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Convención.

h) Para permitir el rápido cambio de transmisión a recepción cuando se use un conmutador manual, el mando para el dispositivo conmutador deberá estar situado, cuando sea practicable, en el brazo del micrófono o teléfono.

I. Mientras el buque esté en el mar, deberá estar disponible en todo momento una fuente principal de energía suficiente para hacer funcionar más allá del alcance normal exigido por el párrafo c) de esta Regla. Cuando se prevean baterías, deberán tener en todas las circunstancias capacidad suficiente para hacer funcionar el transmisor y el receptor durante seis horas continuamente como mínimo, en condiciones normales de funcionamiento (Nota).

NOTA: Con el fin de determinar la carga eléctrica a suministrar por las baterías exigidas para tener una capacidad de reserva de 6 horas, se recomienda como guía la fórmula siguiente:

$\frac{1}{2}$ del consumo de corriente para transmitir verbalmente

+ consumo de corriente en el receptor

+ consumo de corriente de todas las cargas adicionales a las que las baterías tengan que suministrar energía en tiempo de socorro o emergencia.

En las instalaciones de buques de carga con un registro bruto igual o superior a 500 toneladas, pero inferior a 1.600, hechas el día 19 de Noviembre de 1952, o posteriormente, deberá proveerse una fuente de energía de reserva en la parte alta del buque, a menos que la fuente principal de energía esté situada allí.

i) La fuente de energía de reserva, cuando exista, solamente puede usarse para alimentar:

I. La instalación radiotelefónica;

II. La luz de emergencia exigida por el párrafo d) de la Regla 14 del presente Capítulo; y

III. El dispositivo exigido por el párrafo d) de la presente Regla, para generar la señal de alarma radiotelefónica.

j) A pesar de las disposiciones del párrafo l) de la presente Regla, la Administración puede autorizar el empleo de la fuente de energía de reserva, cuando exista, para un radiogoniómetro, cuando esté instalado, y para un número de circuitos de poca potencia que estén enteramente confinados en la parte alta del buque, tales como alumbrado de emergencia en la cubierta de botes, siempre que las cargas adicionales se puedan desconectar fácilmente y que la fuente de energía sea de capacidad suficiente para soportarlas.

l) Mientras el buque esté en la mar, todas las baterías deberán mantenerse cargadas de manera que reúnan los requisitos del párrafo I. de la presente Regla.

m) Deberá proveerse e instalarse una antena, y cuando esté suspendida entre soportes susceptibles de balancearse, deberá estar protegida contra roturas en el caso de buques con un registro bruto igual o superior a 500 toneladas, pero inferior a 1.600. Además, deberá haber una antena de repuesto completamente montada para reemplazarla inmediatamente, o cuando esto no sea practicable, suficiente alambre de antena y aisladores que permitan erigir una antena de repuesto. También se proveerán las herramientas necesarias para erigir una antena.

PARTE D. DIARIO DE RADIO DE A BORDO

REGLA 16

Diario de radio de a bordo

a) El diario de radio de a bordo (diario del servicio de radiocomunicaciones) exigido por el Reglamento de Radiocomunicaciones para un buque que esté dotado de una estación radiotelegráfica, de acuerdo con las Reglas

2 ó 4 del presente Capítulo, deberá guardarse en la cabina radiotelegráfica durante el viaje. Todo oficial radiotelegrafista deberá anotar en el diario de radio de a bordo su nombre, las horas en que empieza y termina su escucha, y todos los incidentes relacionados con el servicio de radio que ocurran durante su escucha, que puedan ser de importancia para la seguridad de la vida humana en el mar. Además deberán anotarse en el diario de radio de a bordo:

I. los informes exigidos por el Reglamento de Radiocomunicaciones;
II. detalles del entretenimiento de las baterías, incluso de su carga, en la forma que prescriba la Administración.

III. una declaración diaria de que el requisito del párrafo o) de la Regla 9 del presente Capítulo, ha sido cumplido;

IV. detalles de las pruebas realizadas con el transmisor y fuente de energía de reserva, conforme al párrafo s) de la Regla 9 del presente Capítulo.

V. en los barcos que lleven instalada una autoalimentación radiotelegráfica, detalles de las pruebas realizadas, conforme al párrafo c) de la Regla 10 del presente Capítulo;

VI. detalles del entretenimiento de las baterías incluso un informe de la carga (cuando sea de aplicación) exigida por el párrafo j) de la Regla 13 del presente Capítulo, y detalles de las pruebas exigidas por aquel párrafo con respecto a los transmisores instalados en los botes salvavidas de motor;

VII. detalles del entretenimiento de las baterías, incluso un informe de la carga (cuando sea de aplicación) exigida por el párrafo l) de la Regla 13 del presente Capítulo, y detalles de las pruebas exigidas por aquel párrafo relativas a los aparatos portátiles de radio para embarcaciones de salvamento.

b) El diario de radio de a bordo (diario del servicio de radiocomunicaciones) exigido por el Reglamento de Radiocomunicaciones para un buque que lleve instalada una estación radiotelefónica, de acuerdo con la Regla 4 del presente Capítulo, deberá guardarse en el lugar en que se mantiene la escucha. Todo operador calificado y todo capitán, oficial o miembro de la tripulación que desempeñe una escucha de acuerdo con la Regla 7 del presente Capítulo, deberá anotar en el diario de radio de a bordo, además de su nombre, detalles de todos los incidentes relacionados con el servicio de radio que ocurran durante su guardia de escucha que puedan ser de importancia para la seguridad de la vida humana en el mar. Además, deberán anotarse en el diario de radio de a bordo:

I. los detalles exigidos por el Reglamento de Radiocomunicaciones;

II. la hora en que comienza la escucha cuando el buque abandona el puerto, y la hora en que termina cuando el buque llega a puerto;

III. la hora en que, por cualquier razón se interrumpa la escucha, junto con la razón y la hora en que se haya reanudado la escucha.

IV. detalles del entretenimiento de las baterías (si las hay), incluyendo un informe de la carga exigida por el párrafo l de la Regla 13 del presente Capítulo.

V. detalles del entretenimiento de las baterías, incluyendo un informe de la carga (cuando sea de aplicación) exigida por el párrafo I de la Regla 15 del presente Capítulo, y detalles de las pruebas exigidas por ese párrafo, relativas al aparato de radio portátil para las embarcaciones de salvamento.

c) Los diarios de radio de a bordo deberán estar, para la inspección, a la disposición de los oficiales autorizados por la Administración para hacer dicha inspección.

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

REGLA 1

Aplicación

Este Capítulo, salvo que se disponga otra cosa expresamente en el mismo, será de aplicación a todos los buques y para todos los viajes, con excepción de los buques de guerra y de los buques que naveguen solamente por los Grandes Lagos de América del Norte, sus aguas tributarias y las aguas que los usen hasta un límite en dirección Este construido por la salida inferior del St. Lambert Lock en Montreal en la Provincia de Quebec, Canadá.

REGLA 2

Mensajes de peligro

a) El Capitán de todo buque que se encuentre con hielos peligrosos, derrelictos peligrosos o cualquier otro peligro directo para la navegación, o una tempestad tropical, o de con temperaturas atmosféricas cercanas a la congelación acompañadas de viento huracanado que cause la formación de hielos en cantidad importante en las superestructuras, o viento de fuerza igual o superior a 10 en la escala Beaufort y del que no se haya recibido aviso de tempestad, está obligado a informar, por todos los medios a su alcance, a los buques que se encuentren en sus cercanías, así como a las autoridades competentes del primer punto de la costa con el que pueda comunicar. No se obliga a una forma determinada de comunicación. La información puede transmitirse, bien en lenguaje claro (en inglés, de preferencia), bien por medio del Código Internacional de Señales. Deberá transmitirse a todos los buques próximos y enviarse al primer punto de la

costa con que pueda comunicarse, con el ruego de que se transmita a las autoridades competentes.

b) Cada Gobierno Contratante tomará todas las medidas necesarias para asegurar que cuando se reciba noticia de alguno de los peligros especificados en el párrafo a), se ponga rápidamente en conocimiento de los interesados y se comunique a los restantes Gobiernos a los que pueda interesar.

c) La transmisión de los mensajes relativos a los peligros especificados es gratuita para los buques interesados.

d) Todos los mensajes transmitidos por radio, en cumplimiento del párrafo a) de la presente Regla, irán precedidos de la señal de seguridad, utilizando el procedimiento prescrito por el Reglamento de Radiocomunicaciones, definido en la Regla 2 del Capítulo IV.

REGLA 3

Informaciones que han de contener los mensajes de peligro

Los mensajes de peligro han de contener las informaciones siguientes:

a) Hielos, derrelictos y otros peligros directos para la navegación.

I. La naturaleza del hielo, del derrelicto o del peligro observado;

II. La situación del hielo, del derrelicto o del peligro en el momento de la última observación;

III. La hora y la fecha (hora media de Greenwich) en que se observó por última vez el peligro.

b) Temporales tropicales (huracanes en las Antillas, tifones en los mares de China, ciclones en el Océano Índico y temporales de la misma naturaleza en las demás regiones).

I. un mensaje señalando que se ha encontrado un temporal tropical. Esta obligación debe interpretarse en un sentido amplio, y la información se transmitirá siempre que el capitán tenga buenas razones para creer que en sus cercanías se está declarando o tiene lugar un temporal tropical;

II. hora, fecha (hora media de Greenwich) y situación del buque en el momento en que se hizo la observación.

III. en el mensaje se incluirá la mayor cantidad posible de los siguientes informes:

La presión barométrica, corregida de preferencia (indicando si se valora en milibares, pulgadas inglesas o en milímetros, y si se ha corregido o no la lectura).

La tendencia barométrica (el cambio operado en la presión barométrica en las tres últimas horas).

La verdadera dirección del viento.

La fuerza del viento (escala Beaufort).

Estado de la mar (calma, moderada, gruesa, muy gruesa).

El oleaje (moderado, medio, fuerte), y la verdadera dirección de su procedencia; será también muy útil una indicación sobre el período y la longitud de las olas (cortas, medias y tendidas).

Rumbo verdadero y velocidad del buque.

c) Observaciones anteriores. Cuando un capitán ha señalado un temporal tropical o cualquier otro temporal peligroso, será conveniente, pero no obligatorio, realizar más observaciones y transmitir las cada hora, si es posible; pero, en todo caso, cada tres horas como mínimo, todo el tiempo que el buque se encuentre bajo la influencia del temporal.

d) Viento de fuerza igual o superior a 10 en la escala Beaufort y del que no se haya recibido aviso de tempestad.

Esta información tiene por objeto los temporales que no son los tropicales de que se ocupa el párrafo b); cuando se encuentre un temporal de esa clase, se indicarán en el mensaje informaciones análogas a las enumeradas en el párrafo b), pero con exclusión de los detalles referentes a la mar y el oleaje.

e) Temperaturas atmosféricas cercanas a la congelación acompañadas de viento huracanado que cause la formación de hielo en cantidad importante en las superestructuras.

I. hora y fecha (hora media de Greenwich);

II. temperatura atmosférica;

III. temperatura del mar (si resulta posible);

IV. fuerza y dirección del viento.

Ejemplos

Hielo

TTT Hielo, Gran "iceberg" visto a 4606 Norte Oeste, a 0800 GMT, 15 de mayo.

Derrelictos

TTT Derrelicto. Restos abandonados casi sumergidos a 4606 Norte, 1243 Oeste, a 1630 GMT, 21 de abril.

Peligro para la navegación

TTT Navegación. Buquelaro "Alfa" no se encuentra en su puesto, 1800 GMT 3 de enero.

Temporal tropical

TTT Temporal. 0030 GMT. 18 de agosto. 2204 Norte 11254 Este. Barómetro corregido 994 milibares, tendencia a descender 6 milibares.

Viento Noroeste;

Fuerzas; fuertes chubascos; mar gruesa del Este. Rumbo 0.6, 5 nudos.

TTT Temporal. Las apariencias indican la proximidad de un huracán. 1300 GMT. 14 septiembre. 2200 Norte, 7236 Oeste, Barómetro corregido 29.4 pulgadas, tendencia a descender 0.015 pulgadas. Viento Nordeste; fuerza 8; chubascos frecuentes. Rumbo 03, 5 nudos.

TTT Temporal. Las condiciones indican que se ha formado un intenso ciclón 0200 GMT, 4 de mayo. 1620 Norte, 9203 Este, Barómetro sin corregir 753 milímetros, tendencia a descender 5 milímetros. Viento Sur un cuarto SO, fuerza 5. Rumbo 300. 8 nudos.

TTT Temporal. Tifón en el Sureste. 0300 GMT. 12 junio. 1812 Norte, 12605 Este. Barómetro baja rápidamente. El viento aumenta del Norte.

TTT Temporal. Viento fuerza 11. no recibido aviso de temporal 0.300 GMT. 4 de mayo. 4830 Norte, 30 Oeste. Barómetro corregido 983 milibares, tendencia a descender 4 milibares. Viento Sudoeste, fuerza 11 variables. Rumbo 260, 6 nudos.

Helada

TTT Sufrimos intensa helada. 1400 GMT. 2 de marzo. 69 Norte 19 Oeste Temperatura atmosférica 18. Temperatura del mar 29. Viento Noroeste, fuerza 8.

REGLA 4

Servicios meteorológicos

a) Los Gobiernos Contratantes se comprometen a fomentar el acopio de datos meteorológicos por los buques, en alta mar y a tomar las disposiciones necesarias para su examen, difusión e intercambio en la forma que resulte más conveniente para ayudar a la navegación. Las Administraciones deberán fomentar la utilización de instrumentos de gran precisión, y facilitar la inspección de esos instrumentos cuando se solicite.

b) En especial, los Gobiernos Contratantes se comprometen a colaborar, en la mayor medida posible, en la aplicación de las disposiciones meteorológicas siguientes:

I. Advertir a los buques las rachas de viento, tempestades y temporales tropicales, tanto mediante la transmisión de mensajes radiotelegráficos como sirviéndose de señales adecuadas en diferentes puntos de la costa.

II. Transmitir diariamente, por radio, boletines meteorológicos destinados a la navegación, que contengan datos sobre el estado actual del tiempo.

po, del mar y del hielo, así como sobre el tiempo probable y, cuando sea posible, informaciones complementarias suficientes que permitan la preparación durante la navegación de cartas meteorológicas sencillas y también el fomento de la retransmisión de reproducciones apropiadas de cartas meteorológicas.

III. Preparar y editar aquellas publicaciones que puedan ser necesarias para la eficaz realización del trabajo meteorológico en la mar y tomar medidas, si es posible, para la publicación y distribución de cartas meteorológicas diarias para información de los buques que se hagan a la mar.

IV. Tomar las disposiciones pertinentes para que ciertos buques, designados al efecto, sean provistos de instrumentos controlados (tales como barómetro, barógrafo, psicrómetro y aparato que permita medir la temperatura del mar) y destinados a este servicio, para tomar observaciones meteorológicas a las principales horas convenidas para las observaciones sinópticas de superficie (cuatro veces al día, como mínimo, siempre que las condiciones lo permitan), y estimular a los demás buques a tomar las observaciones en forma modificada, especialmente en aquellas regiones en que la navegación es escasa; entendiéndose que estos buques transmitirán esas observaciones por radio, en interés de los diversos servicios meteorológicos oficiales, y repetirán sus observaciones en favor de los buques que se encontraran en las inmediaciones, en la proximidad de un temporal tropical o de un probable temporal tropical, se estimulará a los buques a que tomen y transmitan sus observaciones a intervalos más frecuentes, siempre que sea posible, teniendo en cuenta las preocupaciones náuticas de los oficiales de los buques durante los temporales.

V. Tomar medidas para la recepción y transmisión por las estaciones costeras de radio de los mensajes meteorológicos procedentes de los buques y destinados a los mismos. A los buques imposibilitados de comunicar directamente con la costa, se les estimulará a transmitir sus mensajes meteorológicos por medio de los buques del servicio meteorológico en alta mar o de otros buques que estén en contacto con la costa.

VI. Estimular a todos los capitanes a que informen a los buques que se encuentren en sus proximidades, así como a las estaciones costeras, siempre que encuentren vientos de velocidad igual o superior a 50 nudos.

VII. Procurar obtener un procedimiento uniforme en lo que respecta a los servicios meteorológicos internacionales ya especificados, y, a la medida de lo posible, atenerse a los Reglamentos Técnicos y a las recomendaciones de la Organización Meteorológica Mundial, a la que podrían dirigirse los Gobiernos Contratantes solicitando el estudio y asesoramiento sobre cualquier cuestión meteorológica que surja en la aplicación de la presente Convención.

c) Las informaciones previstas en esta Regla deberán darse en la forma señalada para su emisión, y se transmitirán en el orden de prioridad prescrito por el Reglamento de Radiocomunicaciones, y durante las transmisiones a todas las estaciones de las informaciones deberán atenerse a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

d) Las previsiones, avisos, informes sinópticos y otros informes meteorológicos destinados a los buques, deberán transmitirse y difundirse por el servicio nacional que se encuentre en situación más favorable para servir las diferentes zonas y regiones, de acuerdo con los convenios mutuos concluidos por los Gobiernos Contratantes interesados.

REGLA 5

Servicio de vigilancia de hielos

a) Los Gobiernos Contratantes se comprometen a mantener un servicio de vigilancia de hielos y un servicio de estudio y observación del régimen de hielos en el Atlántico del Norte. Durante toda la estación de hielos, se vigilarán los límites sureste, sur y suroeste de las regiones de icebergs en las proximidades de los grandes bancos de Terranova, con el fin de informar a los buques que las crucen de la extensión de la región peligrosa, para estudiar el régimen de hielos en general y para prestar auxilio a los buques y tripulaciones que tengan necesidad de ayuda en la zona de acción de los buques patrulleros. Durante el resto del año, se proseguirá el estudio y la observación de los hielos en la medida aconsejable.

b) Los buques y aviones utilizados en el servicio de vigilancia de hielos y en el estudio y observación del régimen de hielos podrán ser encargados de otras funciones por el Gobierno que dirija el servicio, siempre que esas otras funciones no perjudiquen el cumplimiento de su objetivo principal ni aumenten los gastos de servicio.

REGLA 6

Dirección y coste de la vigilancia de hielos

a) El Gobierno de los Estados Unidos de América acepta continuar asumiendo la gestión del servicio de vigilancia de hielos y proseguir el estudio y observación de los hielos, así como la difusión de las informaciones obtenidas de ese origen. Los Gobiernos Contratantes especialmente interesados en estos servicios se comprometen a contribuir a los gastos de sosteni-

miento y funcionamiento de tales servicios; la contribución de cada Gobierno contribuyente se calculará sobre la base del tonelaje bruto total de los buques de cada Gobierno que atraviesen las regiones de icebergs donde patrulla el Servicio de Vigilancia de Hielos. En particular cada Gobierno Contratante especialmente interesado, se compromete a contribuir anualmente a los gastos de sostenimiento y funcionamiento de esos servicios con la suma determinada por la proporción que existe entre el tonelaje bruto total de los buques de los Gobiernos Contratantes especialmente interesados que atraviesen durante la estación de los hielos, las regiones de icebergs patrulladas por el Servicio de Vigilancia y el tonelaje bruto total combinado de los buques de todos los Gobiernos contribuyentes que crucen durante la estación de los hielos las regiones de icebergs patrulladas por el Servicio de Vigilancia. Los Gobiernos no contratantes, especialmente interesados en este Servicio, podrán contribuir a los gastos de sostenimiento y funcionamiento de esos servicios sobre la misma base. El Gobierno encargado de dirigir el servicio entregará anualmente a cada Gobierno contribuyente una declaración relativa al costo total del sostenimiento y funcionamiento del Servicio de Vigilancia de Hielos y a la parte proporcional que corresponde sufragar a cada Gobierno contribuyente.

b) Cada uno de los Gobiernos contribuyentes tiene derecho a modificar o suspender su participación, y otros Gobiernos interesados pueden comprometerse a contribuir al pago de los gastos. El Gobierno contribuyente que haga uso de esta facultad estará obligado a abonar su contribución corriente hasta el 1 de septiembre siguiente a la fecha de notificación de su intención de modificar o suspender su contribución. Para poder obtener los beneficios derivados del ejercicio de la mencionada facultad, deberá realizarse la notificación al Gobierno responsable del servicio seis meses antes, como mínimo, del 1 del mes de septiembre.

c) En caso de que en un momento cualquiera, el Gobierno de los Estados Unidos deseara cesar en la dirección de estos servicios, o de que uno de los Gobiernos contribuyentes expresase el deseo de suspender su contribución económica o de modificarla, o de que otro Gobierno Contratante deseara comprometerse a participar en los gastos, los Gobiernos contribuyentes arreglarán la cuestión en la forma más favorable para sus intereses mutuos.

d) Los Gobiernos contribuyentes tendrán derecho, de común acuerdo, a efectuar de vez en cuando los cambios en las disposiciones de esta Regla, y de la Regla 5 del presente Capítulo que estimen convenientes.

e) En los casos en que la presente Regla establece la posibilidad de tomar medidas, previo acuerdo de los Gobiernos contribuyentes, cualquier propuesta presentada por un Gobierno Contratante a ese servicio, el cual se pondrá en contacto con los demás Gobiernos contribuyentes con el objeto de determinar si aceptan la propuesta, y el resultado de las consultas así

realizadas será comunicado a los demás Gobiernos contribuyentes y al Gobierno Contratante que haya presentado la propuesta. En particular, las disposiciones relativas a las contribuciones para sufragar los gastos de los servicios serán revisadas por los Gobiernos contribuyentes a intervalos no superiores a tres años. El Gobierno encargado de dirigir el servicio deberá tomar la iniciativa de las medidas necesarias para ello.

REGLA 7

Velocidad en la proximidad de hielos

Cuando se ha señalado la presencia de hielos en la derrota, o en las proximidades de la derrota de un buque, su Capitán deberá mantener durante la noche una marcha moderada, o bien modificar la derrota en forma que el buque se mantenga claramente alejado de la zona señalada.

REGLA 8

Rutas del Atlántico Norte

a) La costumbre de seguir rutas definidas para la travesía del Atlántico Norte, en ambas direcciones, y, especialmente rutas en zonas de confluencia en los dos lados del Atlántico Norte, ha contribuido a evitar abordajes entre buques y colisiones con icebergs, y debería recomendarse a todos los buques interesados.

b) La elección de las rutas y la iniciativa de las medidas a altas referentes, así como la delimitación de las zonas de confluencia, es obligación de las compañías navieras interesadas. Los Gobiernos Contratantes prestarán su concurso a las compañías, cuando les sea pedido, poniendo a su disposición todos los informes de que dispongan los Gobiernos, referentes a las rutas.

c) Los Gobiernos Contratantes se comprometen a imponer a las compañías la obligación de hacer públicas las rutas regulares que se proponen hacer seguir a sus buques, así como cualquier modificación que introduzcan en esas rutas. También utilizarán su influencia para inducir a los armadores de todos los buques de pasaje que cruzan el Atlántico a seguir las rutas definidas, y harán todo lo posible para que todos los buques utilicen esas rutas en las zonas de confluencia, en la medida en que las circunstancias lo permitan. Los Gobiernos Contratantes inducirán también a los armadores de todos los buques que crucen el Atlántico con destino a los puertos de los Estados Unidos y el Canadá o bien procedentes de ellos, pasando

por las proximidades de los Grandes Bancos de Terranova, a evitar, en la medida de lo posible, los bancos pesqueros de Terranova situados al Norte del 43° de Latitud Norte durante la estación de pesca, y a mantenerse fuera de las regiones donde se conoce, o se supone, la existencia de hielos peligrosos.

REGLA 9

Uso indebido de señales de socorro

El uso de señales de socorro internacionales, salvo con la excepción de indicar que un buque o avión se encuentra en peligro, y el uso de toda señal que pueda ser confundida con una señal de socorro internacional, queda prohibido a todo buque o avión.

REGLA 10

Mensaje de socorro. Obligaciones y procedimientos

a) El capitán de un buque en la mar, al recibir una señal de cualquier origen que sea de que un buque o avión, o una embarcación salvavidas de los mismos, se encuentra en peligro, está obligado a acudir a toda velocidad en socorro de las personas en peligro informándoles, si es posible, de este hecho. En caso de no poder hacerlo, o si debido a las circunstancias especiales del caso, considera poco razonable o innecesario acudir en su socorro, el capitán deberá hacer constar en el diario de navegación la razón por la que no acudió en socorro de las personas en peligro.

b) El capitán de un buque en peligro, previa consulta, en la medida de lo posible, a los capitanes de los buques que hayan respondido a su llamada de socorro, tiene derecho a requisar uno o varios de dichos buques que considere más capaces de prestarle socorro, y el capitán o capitanes del buque o buques requisados tendrán la obligación de someterse a la requisa continuando a toda velocidad en socorro de las personas en peligro.

c) El capitán de un buque quedará exento de la obligación impuesta por el párrafo a) de esta Regla, en el caso de que sea informado por las personas en peligro o por el capitán de otro buque que haya alcanzado dichas personas, de que su ayuda ya no es necesaria.

d) Las disposiciones de esta Regla no derogan el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas respecto a la Ayuda y Salvamento de la Mar, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, especialmente

en lo que se refiere a la obligación de prestar auxilio, impuesta por el Artículo 11 de dicho Convenio.

REGLA 11

Lámparas de señales

Todos los buques de un registro bruto superior a 150 toneladas que realicen viajes internacionales, deberán llevar a bordo una lámpara para señales diurnas eficaz, que no se alimente solamente de la fuente de energía eléctrica principal del buque.

REGLA 12

Radiogoniómetro

a) Todos los buques de un registro bruto igual o superior a 1,600 toneladas que realicen viajes internacionales deberán disponer de un radiogoniómetro que cumpla los requisitos de la Regla 11 del Capítulo IV.

b) La Administración podrá dispensar, en zonas en las que considere que no es razonable ni necesario disponer de ese instrumento, a los buques de menos de 550 toneladas de registro bruto del cumplimiento de este requisito, teniendo debidamente en cuenta que el radiogoniómetro es de utilidad, como instrumento de navegación y como medio de determinar la posición de los buques, aviones y embarcaciones salvavidas.

REGLA 13

Tripulación

Los Gobiernos Contratantes se comprometen, cada uno por lo que se refiere a sus respectivos buques nacionales, a conservar, o si fuera necesario, adoptar medidas destinadas a asegurar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar, todos los buques tengan una tripulación suficiente y competente.

REGLA 14

Ayudas a la navegación

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para la instalación y sostenimiento de aquellas ayudas a la navegación, con inclusión de radiofaros y aparatos electrónicos que, en su opinión, justifique el volumen del tráfico y exija el grado de peligro, y las medidas necesarias para que todos los interesados puedan disponer de información relativa a esas ayudas.

REGLA 15

Vigilancia y salvamento

a) Los Gobiernos Contratantes se comprometen a asegurar la adopción de las medidas necesarias para mantener la vigilancia de las costas y para el salvamento de las personas que se encuentren en peligro en el mar a lo largo de sus costas. Esas medidas deberán comprender el establecimiento, utilización y sostenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se considere posible y necesario, teniendo en cuenta la intensidad del tráfico marítimo y los peligros de la navegación, y deberán, dentro de lo posible, suministrar los medios adecuados para localizar y salvar a las personas en peligro.

b) Cada Gobierno Contratante se compromete a facilitar información sobre las instalaciones de salvamento de que dispone y, cuando los hubiere, sobre los proyectos de modificación de las mismas.

REGLA 16

Señales de salvamento

Las señales que a continuación se indican deberán ser utilizadas por los puestos salvavidas y las unidades de salvamento marítimo en sus comunicaciones con buques o personas en peligro, así como por los buques o personas en peligro al comunicar con puestos salvavidas y unidades de salvamento marítimo. Las señales utilizadas por los aviones destinados a operaciones de vigilancia y salvamento para dirigir a los buques, se indican en el párrafo d) de esta Regla. Un cuadro ilustrado que describa las señales

que a continuación se enumeran deberá estar a la pronta disposición del oficial de guardia de todos los buques a los que sea de aplicación este Capítulo.

a) Respuestas de los puestos salvavidas y unidades de salvamento marítimo a las señales de socorro que haga un buque o persona.

SEÑAL	SIGNIFICADO
De día: señal de humo naranja o señal combinada de luz y sonido (luz sonora) consistente en tres señales individuales disparadas a intervalos de aproximadamente un minuto.	Os vemos. Se os prestará auxilio lo más pronto posible.
De noche: cohete de estrellas blancas consistente en tres señales individuales disparadas a intervalos de aproximadamente un minuto.	(La repetición de esas señales tendrá el mismo significado.)
En caso de necesidad, podrán hacerse las señales diurnas de noche y las nocturnas de día.	
b) Señales de desembarco destinadas a guiar embarcaciones pequeñas que lleven tripulaciones o personas en peligro:	

SEÑAL	SIGNIFICADO
De día: movimiento vertical de una bandera blanca o de los brazos, o disparo de una señal de estrellas verdes, o repetición de la letra "K" del código (-·-) mediante un aparato de señales luminosas o sonoras.	
De noche: movimiento vertical de una luz o bengala blanca, o disparo de una señal de estrellas verdes, o repetición de la letra "K" del código (-·-) mediante un aparato de señales luminosas o sonoras. Una indicación de la distancia (o de la dirección) puede darse con la colocación de una luz o bengala blanca fija a un nivel inferior y en línea con el observador.	Este es el mejor lugar para desembarcar.

SEÑAL

SIGNIFICADO

De día: movimiento horizontal de una bandera blanca o de los brazos extendidos horizontalmente, o disparo de una señal de estrellas rojas, repetición de la letra "S" del código (...) mediante un aparato de señales luminosas o sonoras.

De noche: movimiento horizontal de una luz o bengala blanca, o disparo de una señal de estrellas rojas, o repetición de la letra "S" del código (...) mediante un aparato de señales luminosas o sonoras.

De día: movimiento horizontal de una bandera blanca, seguido de la colocación de la bandera blanca en el suelo y de dirigir una segunda bandera blanca en la dirección que se quiere indicar, o disparo de una señal de estrellas blancas en dirección al mejor punto de desembarco, o repetición de la letra "S" del código (...) seguida de la letra "R" del código (...) si el lugar más adecuado de desembarco para la embarcación en peligro se encuentra más a la derecha de la dirección que trae la embarcación, o repetición de la letra "L" del código (...) si el lugar más adecuado de desembarco para la embarcación en peligro se encuentra más a la izquierda de la dirección que trae la embarcación.

De noche: Movimiento horizontal de una luz o bengala blanca, seguido de la colocación de la luz o bengala blanca en el suelo y de dirigir una segunda luz o bengala blanca en la dirección que se quiere indicar, o disparo de una señal de estrellas rojas, verticalmente y de una señal de estrellas blancas en dirección al mejor lugar de desembarco, o repetición de la letra "S" del código (...) seguida de la letra "R" del código (...) si el lugar más adecuado de

"Extremadamente peligroso el desembarco aquí".

"Extremadamente peligroso el desembarco aquí. En la dirección indicada se encuentra un lugar más adecuado".

"Extremadamente peligroso el desembarco aquí. En la dirección indicada se encuentra un lugar más adecuado".

desembarco para la embarcación en peligro se encuentra más a la derecha de la dirección que trae la embarcación, o repetición de la letra "L" del código (...) si el lugar más adecuado de desembarco para la embarcación en peligro se encuentra más a la izquierda de la dirección que trae la embarcación.

c) Señales que se utilizarán en relación con el empleo de aparatos de salvamento instalados en la costa:

SEÑAL

SIGNIFICADO

De día: Movimiento vertical de una bandera blanca o de los brazos, o disparos de una señal de estrellas verdes.

De noche: Movimiento vertical de una luz o bengala blanca, o disparo de una señal de estrellas verdes.

En general
"Afirmativo"
De modo particular:
"Hemos cogido la guía".
"Firme la rabiza de la polea".
"Firme la estacha".
"Hay un hombre en el salvavidas transportador".
"Virar".

De día: Movimiento horizontal de una bandera blanca o de los brazos extendidos horizontalmente, o disparo de una señal de estrellas rojas.

De noche: Movimiento horizontal de una luz o bengala blanca, o disparo de una señal de estrellas rojas.

De modo particular:
"Soltar amarras".
"Bueno virar".

d) Señales utilizadas por los aviones destinados a operaciones de vigilancia y salvamento para guiar a los buques hacia un avión, buque o persona en peligro (véase la nota explicatoria que figura más adelante):

1. Los siguientes actos realizados sucesivamente por un avión significan que está guiando a una embarcación de superficie hacia un avión o embarcación de superficie en peligro:

1) dar una vuelta, por lo menos, alrededor de la embarcación de superficie;

2) cruzar la derrota proyectada de la embarcación de superficie pasando cerca de la proa y a poca altura, aumentando y reduciendo la velocidad o cambiando el régimen de la hélice;

3) poner rumbo en la dirección en que se quiere guiar a la embarcación de superficie.

La repetición de esos actos tendrá el mismo significado.

II. Los siguientes actos realizados por un avión significan que la ayuda de la embarcación de superficie a la que se dirigen las señales ya no es necesaria: cruzar la estela de la embarcación de superficie pasando cerca de la popa a poca altura, aumentando y reduciendo la velocidad o cambiando el régimen de la hélice.

NOTA: La Organización ratificará con anticipación cualquier modificación de las señales que pudiera introducirse.

REGLA 17

Escalas de Prácticos

Todos los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que embarquen prácticos deberán observar los siguientes requisitos en lo que se refiere a las escalas de prácticos:

a) La escala se asegurará de manera que cada peldaño descansa firmemente contra el costado del buque y pueda ser alcanzada por los oficiales y otras personas cuando el buque esté entrando o saliendo de un puerto, y para embarco o desembarco de los prácticos.

b) La escala se asegurará de manera que cada peldaño descansa firmemente contra el costado del buque y el práctico pueda alcanzar el buque segura y cómodamente después de trepar una distancia que no sea inferior a 5 pies (o 1,50 metros) ni superior a 30 pies (o 9 metros). Deberá utilizarse una escala de un solo tramo que llegue hasta el nivel del mar en condiciones normales de asiento longitudinal del buque. Siempre que la distancia desde el nivel del mar al punto de acceso en el buque sea superior a 30 pies (o 7 metros), el acceso desde la escala de prácticos al buque se realizará mediante una escala de portalón u otro medio igualmente seguro y cómodo.

c) Los peldaños de la escala no tendrán menos de 19 pulgadas (o 48 centímetros) de longitud, 4 y media pulgadas (o 11,4 centímetros) de anchura y 1 pulgada (o 2,5 centímetros) de grosor. Los peldaños deberán estar unidos de manera que formen una escala de solidez adecuada cuyos travesaños se mantengan en posición horizontal y no estén separados entre sí

menos de 12 pulgadas (o 30,5 centímetros) ni más de 15 pulgadas (o 38 centímetros).

d) Deberá disponerse de un guardamancebos, debidamente sujeto, y de un cabo de seguridad, que estarán preparados para ser utilizados en caso de necesidad.

e) Se tomarán medidas para que:

I. La instalación de la escala y el embarque del práctico sean vigilados por un oficial competente del buque.

II. Estén instalados unos asideros que ayuden al práctico a pasar con seguridad y comodidad desde la cima de la escala al buque o a la cubierta del buque.

f) En caso necesario, se colocarán traviesas a los intervalos apropiados para impedir que la escala pueda voltearse.

g) Por la noche, deberá disponerse de una luz que se proyecte fuera de a bordo y que deberá ser utilizada, así como deberá estar adecuadamente iluminado el lugar de la cubierta por el que el práctico suba a bordo.

h) Los buques que tengan listones en los costados y otros buques cuya construcción impida observar plenamente la disposición de que la escala deberá asegurarse en un lugar en el que todos los peldaños descansen firmemente contra el costado del buque, deberán observar esa disposición lo más estrictamente posible.

CAPITULO VI.

TRANSPORTE DE GRANO

REGLA 1

Aplicación

Salvo disposición expresa en contrario, este Capítulo es de aplicación al transporte de grano en todos los buques sometidos a las presentes Reglas.

REGLA 2

Definición

El término "grano" comprende el trigo, maíz ("cora"), avena, centeno, cebada, arroz, legumbres secas y semillas.

REGLA 3

Estiba

· Cuando se cargue grano en un buque, deberán tomarse todas las precauciones necesarias y razonables para impedir el corrimiento del grano. Si una bodega o compartimiento está totalmente lleno de grano a granel, el grano deberá estar estibado de manera que ocupe todos los espacios entre las bases y también los flancos y extremos.

REGLA 4

Estiba en bodegas y compartimientos totalmente llenos

A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 de este Capítulo, cuando una bodega o compartimiento esté completamente lleno de grano a granel, se

dividirá, o bien mediante un mamparo longitudinal o mamparos volantes contruados con tablonos que estén en línea con el eje del buque, o que no estén a una distancia del mismo superior al 5 por ciento de la manga de trazado, o bien mediante mamparos longitudinales o mamparos volantes contruados con tablonos que vayan paralelamente al eje del buque, siempre que la distancia entre ellos no exceda del 60 por ciento de la manga de trazado del buque y que en el último caso se instalen escotillas de estiba de un tamaño apropiado en los flancos a intervalos longitudinales que no sean superiores a 25 pies (o 7,62 metros), y escotillas de estiba en los extremos situados a una distancia de los mamparos transversales que no exceda de 12 pies (o 3,66 metros). En todos los casos, los mamparos longitudinales o mamparos volantes contruados con tablonos deberán ser de una construcción adecuada y estar instalados de modo que resulten estancos al grano y con piezas de relleno apropiadas entre los baos. En las bodegas, esos mamparos longitudinales o mamparos volantes se extenderán hacia abajo desde la cara inferior de la cubierta hasta una distancia de, por lo menos, un tercio del puntal de la bodega o de 8 pies (o 2,44 metros), debiéndose adoptar de esas distancias la que sea mayor. En los compartimientos de entrepuente y superestructura, deberán extenderse de cubierta a cubierta. En todos los casos, los mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonos se extenderán hasta la parte superior de los alimentadores de la bodega o compartimiento en que se encuentren.

No obstante lo dispuesto, en el caso de buques cargados de grano a granel que no sea linaza y en los que se mantiene una altura metacéntrica (después de la corrección correspondiente a la carena líquida en los tanques) durante todo el viaje no inferior a 12 pulgadas (o 0,31 metros) cuando se trate de buques de una o dos cubiertas, y no inferior a 14 pulgadas (o 0,36 metros) cuando se trate de otros buques, no será necesario instalar mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonos.

a) a una distancia vertical y horizontal de 7 pies (o 2,13 metros) de un alimentador, a no ser a la altura de una escotilla, si ese alimentador contiene, o todos los alimentadores que sirvan colectivamente un compartimiento contienen, una cantidad no inferior al 5 por ciento del grano transportado en el compartimiento que sirvan;

b) en los alimentadores que reúnan los requisitos del párrafo a) de esta Regla y que tengan tales dimensiones que la superficie de grano libre permanezca dentro de los alimentadores durante todo el viaje calculando un asiento del grano de un 2 por ciento del volumen del compartimiento servido y un corrimiento de la superficie del grano libre hasta formar un ángulo de 12 grados con la horizontal; en este caso se tendrán en cuenta los posibles efectos de los mencionados movimientos de las superficies del

grano libre dentro de los alimentadores al calcular la altura metacéntrica antes indicada;

c) a la altura de la escotilla, cuando el grano o granel estibado debajo de ella lo esté en forma de artesa llegando a las vagras del fondo situadas más allá de la escotilla, y esté cubierto con grano ensacado u otra mercancía ensacada apropiada, que se extienda hasta una altura, en el centro de la artesa, que no sea inferior a 6 pies (o 1,83 metros) por encima de la superficie del grano (medida por debajo de la línea de cubierta); el grano ensacado o la mercancía ensacada apropiada deberá llenar la escotilla y la artesa situada debajo de ella y se estibarán en forma que quede bien apretado contra las vagras del fondo, los mamparos longitudinales, los baos de la escotilla y las brazolas laterales de los extremos de la escotilla.

REGLA 5

Estiba en bodegas y compartimientos parcialmente llenos

A reserva de lo dispuesto en la Regla 4 de este Capítulo, cuando esa bodega o compartimiento esté parcialmente lleno de grano a granel:

a) se dividirá mediante un mamparo longitudinal o mamparos volantes, contruados de tablonos que estén en línea con el eje del buque, o que no estén a una distancia del mismo superior al 5 por ciento de la manga de trazado, o bien mediante mamparos longitudinales o mamparos volantes contruados con tablonos que vayan paralelamente al eje del buque siempre que la distancia entre ellos no exceda del 60 por ciento de la manga de trazado del buque. En todos los casos, los mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonos deberán ser de una construcción adecuada y extenderse desde el plan de la bodega o de la cubierta, según el caso, hasta una altura no inferior a 2 pies (o 0,61 metros) por encima de la superficie del grano a granel.

No obstante lo dispuesto, excepto en el caso de bodegas parcialmente llenas de linaza a granel, no será necesario instalar mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonos a la altura de la escotilla cuando se trate de buques en los que se mantiene una altura metacéntrica (después de la corrección correspondiente a la carena líquida en los tanques), durante todo el viaje, no inferior a 12 pulgadas (o 0,31 metros) en el caso de buques de una o dos cubiertas y no inferiores a 11 pulgadas (o 0,36 metros) en el caso de otros buques;

b) el grano a granel se nivelará y se cubrirá con grano ensacado u otra mercancía ensacada, adecuada que deberá estibarse de manera que quede bien apretada y se extienda hasta una altura no inferior a 4 pies (o 1,22

metros) por encima de la superficie del grano a granel en los espacios divididos por mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonos del tipo mencionado, y hasta una altura no inferior a 5 pies (1,52 metros) en los espacios que no estén divididos de esa manera. El grano ensacado u otra mercancía adecuada, se colocará sobre un piso de tableros apropiado dispuesto sobre toda superficie del grano a granel; ese piso se compondrá o bien de travesaños que no estarán separados entre sí más de 4 pies (o 1,22 metros) y de tableros de 1 pulgada (o 25 milímetros) colocados encima con una separación entre ellos no superior a 4 pulgadas (o 0,10 metros), o bien de fuertes lonas de separación sobrepuestas de manera adecuada.

REGLA 6

Excepciones a la obligación de instalar mamparos longitudinales

La instalación de mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonos, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas 4 y 5 de este Capítulo, no será necesaria:

a) en una bodega inferior (comprendiendo también en esa expresión la parte inferior de la bodega de un buque de un solo puente), siempre que el grano a granel que contenga no exceda de un tercio de la capacidad de la bodega, o cuando esté dividida por el túnel del eje, de la mitad de la bodega inferior de que se trate.

b) en cualquier espacio situado en un entrepuente o superestructura, siempre que en los flancos se estibe en forma apretada grano ensacado u otra mercancía apropiada, hasta alcanzar una anchura en cada costado no inferior al 20 por ciento de la manga del buque a la altura de la misma.

c) En aquellas partes de los espacios en que la anchura máxima de las vagras del fondo dentro de los mencionados espacios no exceda de la mitad de la manga de trazado del buque.

REGLA 7

Alimentadores

a) I. Toda bodega o compartimiento que esté totalmente lleno de grano a granel deberá estar servido por alimentadores colocados en lugar apropiado y de construcción adecuada, salvo lo dispuesto en contrario en el párrafo c) de la Regla 4 y en las Reglas 8 y 12 de este Capítulo, de manera

que aseguren la libre circulación del grano desde el alimentador a cualquier parte de la bodega o compartimiento.

II. Cada alimentador deberá contener por lo menos el 2 por ciento de la cantidad de grano transportado en esa parte de la bodega o compartimiento que sirve, salvo lo dispuesto en contrario en el párrafo a) de la Regla 4 de este Capítulo.

b) Cuando se transporte grano a granel en tanques profundos contruidos principalmente para el transporte de líquidos a los que sea de aplicación el párrafo c) de la Regla 6 de este Capítulo, o que estén divididos por uno o más mamparos longitudinales de acero permanente que sean estancos al grano, podrá omitirse la instalación de alimentadores en los tanques, siempre que los tanques y sus escotillas estén completamente llenos y aseguradas las tapas de las escotillas.

REGLA 8

Carga común

A los fines de las Reglas 4 y 7 de este Capítulo, las bodegas inferiores y los espacios de entrepuente situados encima de ellas podrán cargarse como si constituyeran un solo compartimiento, con las siguientes condiciones.

a) se instalarán mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonés de cubierta a cubierta en el entrepuente de los buques que tengan dos puentes; en todos los demás casos, los mamparos longitudinales o mamparos volantes de tablonés se instalarán en el tercio superior del puntal total de los espacios comunes;

b) con el fin de asegurar una circulación adecuada del grano, todos los espacios deberán cumplir los requisitos de la Regla 9 de este Capítulo, y deberán practicarse orificios en los flancos de la cubierta que se encuentre inmediatamente debajo de la cubierta superior a proa y a popa de las brazolas transversales de las escotillas cuando sea necesario para proporcionar en combinación con las escotillas una distancia de alimentación máxima de 8 pies (o 2,44 metros) medidos en línea de proa a popa.

REGLA 9

Estiba y ensacado del grano en los espacios extremos

Cuando la distancia, medida en línea de proa a popa, desde un lugar cualquiera de la bodega o compartimiento hasta el alimentador más pró-

ximo exceda de 25 pies (o 7,62 metros), deberá enrasarse el grano a granel situado en los espacios extremos que se encuentren a más de 22 pies (o 7,62 metros) del alimentador más próximo hasta una altura de por lo menos 6 pies (o 1,83 metros) por debajo de la cubierta, y los espacios extremos deberán llenarse con grano ensacado colocado sobre un piso apropiado, tal como se exige en el párrafo b) de la Regla 5 de este Capítulo.

REGLA 10

Grano a granel en los entrepuentes y superestructuras

No deberá transportarse grano a granel sobre la cubierta, en el entrepuente en un buque de dos cubiertas, o en el entrepuente superior de un buque que tenga más de dos cubiertas, salvo en las siguientes condiciones.

a) que el grano a granel u otra mercancía se estibe de manera que asegure la máxima estabilidad; en todos los casos, o bien se mantendrá una altura metacéntrica (después de la corrección correspondiente a la carena líquida en los tanques), durante todo el viaje, no inferior a 12 pulgadas (o 0,31 metros) cuando se trate de buques de una o dos cubiertas, ni inferior a 14 pulgadas (o 0,36 metros) cuando se trate de otros buques, o bien la cantidad total de grano a granel u otra mercancía transportada sobre la cubierta, en los espacios del entrepuente de un buque de dos cubiertas o en los espacios del entrepuente superior de un buque que tenga más de dos cubiertas, no excederá en peso del 28 por ciento de la carga total transportada debajo del entrepuente, en el caso de que el capitán considere que el buque tendrá una estabilidad adecuada durante todo el viaje; el límite del 28 por ciento, indicado arriba, no será de aplicación cuando el grano transportado sobre la cubierta o en los espacios del entrepuente superior sea avena, cebada o semilla de algodón.

b) que la extensión de cubierta de cualquier porción de los espacios a que se refiere la presente Regla, que contenga grano a granel y que esté sólo parcialmente llena, no exceda de 1,000 pies cuadrados o 93 metros cuadrados; y

c) que todos los espacios a que se refiere la presente Regla, y en los que esté estibado grano a granel, se dividan mediante mamparos transversales colocados a intervalos que no sean superiores a 100 pies (o 30,50 metros); cuando se rebase esa distancia el espacio sobrante se llenará completamente con grano ensacado u otra mercancía adecuada.

REGLA 11

Limitación del número de bodegas y compartimientos parcialmente llenos

Excepto en el caso de los buques en los que se mantenga una altura metacéntrica (después de la corrección correspondiente a la carena líquida en los tanques) durante todo el viaje, no inferior a 12 pulgadas (o 0,31 metros) cuando se trate de buques de una o dos cubiertas, y no inferior a 14 pulgadas (o 0,36 metros) cuando se trate de otros buques, no deberán llenarse parcialmente con grano a granel más de dos bodegas o compartimientos; pero, sin embargo, llenarse parcialmente otros compartimientos o bodegas con grano a granel, siempre que se rellenen hasta las vaguetas del fondo con mamparos, tablas u otros mamparos apropiados. A los fines de esta Regla:

a) se considerarán los entrepuentes superpuestos como compartimientos distintos e independientes de cualquier bodega inferior que se encuentre debajo de ellos;

b) no se considerarán como compartimientos los alimentadores y los estancos parcialmente llenos a que se refiere el párrafo b) de la Regla 10 de este Capítulo; y

c) las bodegas o compartimientos que dispengan de uno o más mamparos longitudinales estancos al grano se considerarán como una sola bodega o compartimiento.

REGLA 12

Estiba en buques especialmente acondicionados

a) No obstante lo dispuesto en las Reglas 1 y 11 de este Capítulo podrá transportarse grano a granel sin observar los requisitos especificados en ellas cuando se trate de buques dotados de dos o más mamparos longitudinales estancos al grano, verticales o inclinados, que estén dispuestos de manera adecuada para limitar el efecto de cualquier corrimiento transversal del grano, con arreglo a las siguientes condiciones:

I. que el mayor número posible de los bodegas o compartimientos estén llenos y totalmente equilibrados;

II. que para una correcta disposición de la estiba, el buque no tenga una escora superior a 3 grados en ninguna etapa del viaje cuando:

1) En las bodegas o compartimientos que han sido totalmente equilibra-

dos, la superficie del grano se asiente en un 2 por ciento del volumen del mismo a partir de la superficie primitiva, y se corra hasta formar un ángulo de 12 grados con esa superficie dentro de los límites de esas bodegas y compartimientos que tengan una inclinación inferior a 30 grados en relación con la horizontal; y cuando

2) en las bodegas o compartimientos parcialmente llenos, las superficies de grano libres se asienten y corran como se indica en punto 1) del apartado II de este párrafo, o hasta formar el ángulo de mayor amplitud que la Administración, o un Gobierno Contratante en representación de la Administración, consideren necesario, y las superficies de grano, en el caso de estar sobrecargadas en conformidad con la Regla 5 de este Capítulo, se corran hasta formar un ángulo de 8 grados con las superficies niveladas primitivas. A los fines del apartado II de este párrafo, se tendrán en cuenta los mamparos volantes de tablonés, si existiesen, para limitar el corrimiento transversal de la superficie de grano;

III. que el capitán disponga de un plano de carga de grano, que comprenda las disposiciones de la estiba que se han de adoptar, así como de un folleto de estabilidad, ambos aprobados por la Administración o por un Gobierno Contratante en representación de la Administración que indique las condiciones de estabilidad sobre las que se han basado los cálculos que figuran en el apartado II de este párrafo.

b) La Administración, o un Gobierno Contratante en representación de la Administración, deberá establecer las precauciones que han de ser adoptadas para impedir el corrimiento del grano en todas las demás condiciones de carga de los buques que tengan las características indicadas en el párrafo a) de esta Regla, y que reúnan los requisitos de los apartados II y III de este párrafo.

c) La Administración, o un Gobierno Contratante en representación de la Administración, deberá establecer las precauciones que han de ser adoptadas para impedir el corrimiento del grano en los buques de cualquiera otras características que reúnan los requisitos de los apartados II y III del párrafo a) de esta Regla.

REGLA 13

Tanques de lastre de agua

Los tanques de doble fondo utilizados para asegurar la estabilidad en los buques que transportan grano a granel, deberán tener una compartimentación longitudinal estanca adecuada, salvo en el caso de que la anchura del

tanque, medida en la mitad de la eslora, no exceda del 69 por ciento de la manga de trazado del buque.

REGLA 14

Grano ensacado

El grano ensacado se transportará en sacos resistentes que deberán estar bien llenos y firmemente cerrados.

REGLA 15

Planes de carga de grano

a) Un plan de carga de grano que sea aprobado para un buque, o bien por la Administración o bien por un Gobierno Contratante en representación de la Administración, deberá ser aceptado por otros Gobiernos Contratantes como prueba de que el buque que haya sido cargado de acuerdo con dicho plan cumple los requisitos de este Capítulo o los de disposiciones equivalentes que se hubieran aceptado en conformidad con la Regla 5 del Capítulo I.

b) El Plan mencionado deberá aprobarse después de tener en cuenta los requisitos exigidos en este Capítulo, las diferentes circunstancias de la carga a la salida y a la llegada y la estabilidad del buque. El plan indicará las características principales de las instalaciones utilizadas para impedir el corrimiento de la carga.

c) El plan mencionado deberá contener explicaciones en uno o más idiomas, de los cuales uno será obligatoriamente un idioma de los utilizados en la Convención.

d) Deberá proporcionarse un ejemplar del plan mencionado al capitán del buque, quien en el caso de ser requerido a ello tendrá la obligación de mostrarlo para la inspección de la autoridad competente del puerto en el que tenga lugar la carga.

e) Mientras no se adopten reglamentos internacionales relativos a la resistencia de las instalaciones para el grano y a la práctica de orificios alimentadores en las brazolas de las escotillas, todo buque que transporte grano y que no exhiba un plan de carga de grano aprobado por la Administración, o por un Gobierno Contratante en nombre de la Administración, deberá realizar la carga de conformidad con las reglas detalladas establecidas como

complemento de las disposiciones de este Capítulo por el Gobierno Contratante del país en el que esté situado el puerto de carga.

REGLA 16

Exenciones para determinados viajes

Si la Administración, o un Gobierno Contratante en representación de la Administración, considera que la naturaleza del viaje y las condiciones de seguridad en que se realiza hacen poco razonable o innecesaria la existencia de alguno de los requisitos de las Reglas 3 a 15 de este Capítulo, podrá eximir a determinados buques o clases de buques de esos requisitos concretos.

CAPITULO VII

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

REGLA 1

Aplicación

a) Salvo disposición expresa en contrario, este Capítulo será de aplicación al transporte de mercancías peligrosas en todos los buques sometidos a las presentes Reglas.

b) Las disposiciones de este Capítulo no serán de aplicación a las provisiones de a bordo ni al armamento de los buques, así como tampoco a los cargamentos concretos transportados en buques construidos o transformados en su totalidad especialmente para ese fin, como es el caso de los buques cisternas.

c) Queda prohibido el transporte de mercancías peligrosas, salvo que se realice en conformidad con las disposiciones de este Capítulo.

d) Como complemento de las disposiciones de este Capítulo, cada Gobierno Contratante formulará, o hará que se formulen, instrucciones detalladas sobre la forma segura de embalar y estibar mercancías peligrosas concretas o categorías de mercancías peligrosas, y sobre las precauciones que deberán adoptarse cuando se transporten en unión de otras mercancías.

REGLA 2

Clasificación

Las mercancías peligrosas se dividirán en las siguientes clases:

Clase 1. Explosivos.

Clase 2. Gases: comprimidos, licuados o disueltos a presión.

Clase 3. Líquidos inflamables.

Clase 4. a) Sólidos inflamables.

Clase 4. b) Sólidos inflamables, o sustancias, susceptibles de combustión espontánea.

Clase 4. c) Sólidos inflamables, o sustancias que al contacto con el agua desprenden vapores inflamables.

Clase 5. a) Sustancias oxidantes.

Clase 5. b) Peróxidos orgánicos.

Clase 6. a) Sustancias venenosas (tóxicos).

Clase 6. b) Sustancias infecciosas.

Clase 7. Sustancias radioactivas.

Clase 8. Sustancias corrosivas.

Clase 9. Sustancias peligrosas, varias, es decir, cualquiera otra sustancia que la experiencia haya demostrado, o pueda demostrar, ser de una naturaleza tan peligrosa que las disposiciones de este Capítulo le son aplicables.

REGLA 3

Embalajes

a) El embalaje de las mercancías peligrosas deberá: i) estar bien realizado y encontrarse en buenas condiciones; ii) ser de tal naturaleza que toda superficie interior con la que el contenido pueda entrar en contacto no sea atacada peligrosamente por la sustancia que se transporta, y iii) ser capaz de resistir los daños ordinarios de manipulación y transporte de mar.

b) Cuando la utilización de material absorbente o amortiguador sea usual en el embalaje de líquidos contenidos en recipientes, ese material deberá: i) ser capaz de reducir al mínimo el peligro que el líquido pueda ofrecer, ii) estar dispuesto de manera que impida el movimiento y asegure que el recipiente permanecerá en cantidad suficiente para absorber el líquido en el caso de ruptura del recipiente.

c) Los recipientes que contengan líquidos peligrosos deberán llenarse dejando un margen a la temperatura de envase que sea suficiente para permitir la dilatación causada por la temperatura más alta que pueda encontrarse en el curso de un transporte normal.

d) Los cilindros o recipientes destinados a contener gases a presión deberán ser construidos, probados y conservados de manera adecuada, y llenados correctamente.

e) Los recipientes vacíos que hayan sido previamente utilizados para el transporte de mercancías peligrosas deberán tratarse como si fueran a su vez mercancías peligrosas, salvo que hubiesen sido limpiados y secados o, cuando

la naturaleza de la mercancía que haya contenido permita hacerlo con seguridad, hubiesen sido cerrados en forma segura.

REGLA 4

Marcas y etiquetas

Todos los recipientes que contengan mercancías peligrosas deberán marcarse con el nombre técnico correcto (no se utilizará el nombre comercial) y señalarse con una etiqueta disyuntiva, o con un estarcido de la etiqueta, de manera que aparezca con claridad su carácter peligroso. Cada uno de los recipientes deberá tener una etiqueta en la forma indicada, salvo los que contengan productos químicos envasados en cantidades limitadas o cuando se trate de cargamento importante que puedan estibarse, inmejarse y considerarse como un solo lote.

REGLA 5

Documentos

a) En todos los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas por mar en los que se nombre a las mercancías, deberá utilizarse el nombre técnico correcto de las mercancías (no se utilizará el nombre comercial) y darse la descripción correcta, de acuerdo con la clasificación establecida en la Regla 2 de este Capítulo.

b) Los documentos de embarque preparados por el expedidor comprenderán e irán acompañados de un certificado o declaración de que el cargamento cuyo transporte se desea está embalado y marcado en forma adecuada, tiene las etiquetas y está en debidas condiciones para su transporte.

c) Todo buque que transporte mercancías peligrosas deberá llevar a bordo una lista especial o manifiesto indicando, en conformidad con la Regla 2 de este Capítulo, las mercancías peligrosas embarcadas y el lugar del buque en que se encuentran. En lugar de esa lista o manifiesto especiales podrá utilizarse un plan de estiba detallado que especifique por clases todas las mercancías peligrosas a bordo o indique el lugar en que se encuentran.

REGLA 6

Excepciones temporales a las Reglas 4 y 5

Los Gobiernos Contratantes que tengan un reglamento uniforme para el transporte terrestre y marítimo de mercancías peligrosas y que, en consecuencia no puedan aplicar inmediatamente las disposiciones de las Reglas 4 y 5 de este Capítulo, podrán permitir incumplimientos de lo dispuesto en esas Reglas durante un plazo que no exceda de doce meses, computado a partir de la fecha en que entre en vigor la Convención, siempre que las mercancías peligrosas clasificadas en la Regla 2 de este Capítulo estén clasificadas de la misma manera en los documentos de embarque y tengan las etiquetas correspondientes.

REGLA 7

Requisitos de la estiba

a) Las mercancías peligrosas deberán estibarse en forma segura y apropiada, teniendo en cuenta la naturaleza de la mercancía. Las mercancías que no se puedan transportar juntas deberán separarse.

b) Los explosivos (salvo las municiones) que ofrezcan un serio peligro deberán estibarse en paños de pólvora que se mantendrán cerrados firmemente durante la navegación. Esos explosivos se separarán de los detonadores. Los aparatos y cables eléctricos de cualquier compartimiento en el que se transporten explosivos tendrán unas características, y han de ser utilizados en forma que aseguren que el peligro de incendio o explosión sea mínimo.

c) Las mercancías que desprendan vapores peligrosos se estibarán en un espacio con buena ventilación o sobre cubierta.

d) En los buques que transporten líquidos o gases inflamables, deberán adoptarse precauciones especiales donde sea necesario contra el peligro de fuego o explosión.

e) No deberán transportarse sustancias susceptibles de calentamiento o combustión espontáneos, salvo que se hayan adoptado las precauciones adecuadas para impedir la declaración de incendios.

REGLA 8

Transporte de explosivos en buques de pasaje

a) En los buques de pasaje sólo se podrán transportar los explosivos siguientes:

- I. cartuchos y cohetes de seguridad;
 - II. pequeñas cantidades de explosivos que no excedan de 20 libras (o 9 kilogramos) de peso neto total;
 - III. señales de socorro de utilización en buques o aviones, cuando el total de esas señales no exceda de 2,240 libras (o 1,016 kilogramos);
 - IV. fuegos artificiales que sea poco probable que exploten con violencia, con la excepción de buques que transporten pasajeros sin litera.
- b) No obstante las disposiciones del párrafo a) de esta Regla, se podrán transportar cantidades de tipos de explosivos adicionales en los buques de pasaje en los que se hayan adoptado medidas especiales de seguridad aprobadas por la Administración.

CAPITULO VIII

BUQUES DE PROPULSION NUCLEAR

REGLA 1

Aplicación

Este Capítulo será de aplicación a todos los buques de propulsión nuclear con excepción de los buques de guerra.

REGLA 2

Aplicación de otros Capítulos

Las Reglas de los demás Capítulos de la presente Convención serán de aplicación a los buques de propulsión nuclear con las modificaciones que introduce este Capítulo.

REGLA 3

Exenciones

Bajo ninguna circunstancia quedará exento un buque de propulsión nuclear del cumplimiento de las Reglas de esta Convención.

REGLA 4

Aprobación de la instalación del reactor

Las características, construcción y normas de inspección y montaje de la instalación del reactor estarán sometidas a la aprobación de la Administra-

ción que ha de encontrarlas satisfactorias; y deberán tener en cuenta las limitaciones que la presencia de radiaciones impondrá a las inspecciones.

REGLA 5

Adecuación de la instalación del reactor para el servicio de a bordo

La instalación del reactor deberá proyectarse teniendo en cuenta las especiales condiciones de servicio de a bordo tanto en circunstancias normales de navegación como en circunstancias excepcionales.

REGLA 6

Protección contra radiaciones

La Administración deberá tomar medidas para asegurar protección contra radiaciones indebidas u otros peligros de origen nuclear, tanto en la 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.

REGLA 7

Estimación de seguridad

a) Deberá prepararse una Estimación de Seguridad que permita la evaluación de la central nucleoelectrica y la seguridad del buque para asegurar que no existen radiaciones indebidas, u otros peligros, tanto en la 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 Administración, cuando la considere satisfactoria, aprobará esa Estimación de Seguridad que deberá mantenerse siempre al día.

b) La Estimación de Seguridad deberá ponerse con suficiente anticipación a disposición de los Gobiernos Contratantes de los países que un buque de propulsión nuclear vaya a visitar, con el fin de que los Gobiernos interesados puedan evaluar la seguridad del buque.

REGLA 8

Manual de funcionamiento

Deberá prepararse un Manual de Funcionamiento muy detallado para la formación y guía del personal encargado del manejo de la central nucleoelectrica en el cumplimiento de todas sus funciones relativas al manejo de la central y que sean importantes para la seguridad. La Administración aprobará ese Manual, cuando lo considere satisfactorio, y un ejemplar del mismo deberá conservarse a bordo. El Manual de Funcionamiento se mantendrá al día.

REGLA 9

Visitas

La visita de los buques de propulsión nuclear comprenderá todos los requisitos aplicables de la Regla 7 del Capítulo I, los de las Reglas 8, 9 y 10 del Capítulo I, salvo aquellos extremos en que las visitas estén limitadas por la presencia de radiaciones. En todos los casos, no obstante las disposiciones de las Reglas 8 y 10 del Capítulo I, las visitas tendrán lugar por lo menos una vez al año.

REGLA 10

Certificados

a) Las disposiciones del párrafo a) de la Regla 12 del Capítulo I y de la Regla 14 del Capítulo I no serán de aplicación a los buques de propulsión nuclear.

b) A los buques de pasaje de propulsión nuclear que reúnan los requisitos establecidos en los Capítulos II, III, IV y VIII, así como cualquier otro requisito pertinente de las presentes Reglas, les será expedido, previa visita e inspección, un Certificado denominado Certificado de Seguridad para Buques de Pasaje de Propulsión Nuclear.

c) A los buques de carga de propulsión nuclear que satisfagan los requisitos establecidos en la Regla 10 del Capítulo I, referentes a buques de carga sometidos a visita, y que reúnan los requisitos de los Capítulos II, III, IV y VIII, así como cualquier otro requisito pertinente de las presentes Reglas,

les será expedido previa visita e inspección, un certificado denominado Certificado de Seguridad para Buques de Carga de Propulsión Nuclear.

d) En los Certificados de Seguridad para Buques de Pasaje de Propulsión Nuclear y en los Certificados de Seguridad para 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".

e) Los Certificados de Seguridad para Buques de Pasaje de Propulsión Nuclear y los Certificados de Seguridad para Buques de Carga de Propulsión Nuclear tendrán un plazo de validez no superior a 12 meses.

f) Los Certificados de Seguridad para buques de Pasaje de Propulsión Nuclear y los Certificados de Seguridad para Buques de Carga de Propulsión Nuclear serán expedidos por la Administración. En todos los casos, esa Administración asume la plena responsabilidad de los Certificados.

REGLA 11

Fiscalización especial

Además de la fiscalización establecida por la Regla 19 del Capítulo I, 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 a bordo de su Certificado de Seguridad para Buques de Propulsión Nuclear válido y de comprobar que no existen radiaciones indebidas u otros peligros, tanto en la mar como en el Puerto, para la tripulación, los pasajeros o el público, o para las vías de navegación, los alimentos y los recursos acuáticos.

REGLA 12

Accidentes

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 conocimiento de la Administración. El capitán informará también inmediatamente a las Autoridades competentes del Gobierno de cualquier país en cuyas aguas se encuentre el buque, o a cuyas aguas se acerque con averías.

APENDICE (CONVENCION SEGURIDAD)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE

(Sello oficial)

(País)

Para un viaje internacional
un corto

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960

Nombre del buque	Número o letras distintivas	Puerto de matrícula	Registro bruto	(Eventualmente) Condiciones de los viajes a que se refiere el apartado (vi) del párrafo c) de la Regla 27 del Capítulo III	Fecha de colocación de la quilla (ver Nota)

El
El abajo firmante,

Gobierno (nombre) certifica
(Nombre) certifica

NOTA: Bastará indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y el de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

Cuando se trate de un buque que sea transformado según el apartado I del párrafo b) de la Regla I del Capítulo II de la Convención, deberá indicarse la fecha en que se comenzó el trabajo de transformación.

Líneas de carga de compartimentación determinadas y marcadas en los costados del buque y en la parte media (Regla II del Capítulo II)	Franco bordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos
C. 1
C. 2
C. 3

I. Que el buque arriba mencionado ha sido debidamente inspeccionado de acuerdo con las disposiciones de la antes citada Convención Internacional.

II. Que como consecuencia de la inspección se ha comprobado que el buque satisface los requisitos de las Reglas anexas a la mencionada Convención en lo que se refiere a:

- 1) la estructura, calderas y otros recipientes a presión y máquinas principales y auxiliares;
- 2) la disposición y los detalles de la compartimentación estanca;
- 3) las siguientes líneas de carga de compartimentación.

III. Que los dispositivos de salvamento son suficientes para un número máximo de personas y no más a saber:

..... botes salvavidas (incluyendo botes salvavidas con motor) capaces para recibir personas y botes salvavidas con motor, provistos de instalación radiotelegráfica y de proyector (comprendidos en el número total de botes salvavidas mencionados anteriormente) y botes salvavidas con motor provistos solamente de proyector (también comprendidos en el número total de botes mencionados anteriormente) exigiendo patrones de botes titulados;

..... balsas salvavidas, para las que se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados capaces de recibir personas; y

..... balsas salvavidas para las que no se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados capaces de recibir personas;

..... aparatos flotantes capaces de soportar personas;

..... aros salvavidas;

..... chalecos salvavidas.

IV. Que los botes salvavidas y balsas salvavidas cuentan con el equipo que las Reglas prescriben.

V. Que el buque está provisto de un aparato lanzacabos y un aparato portátil de radio para embarcaciones salvavidas, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

VI. Que el buque responde a las prescripciones de las Reglas en lo que se refiere a las instalaciones radiotelegráficas, a saber:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipo existentes
Horas de escucha por operador.
Número de operadores.
¿Existe aparato de autoalarma?
¿Existe instalación principal?
¿Existe instalación de socorro?
¿Están el transmisor principal y el de socorro eléctricamente separados o combinados?
¿Existe radiogoniómetro?
Número de pasajeros para el que se extiende este certificado

VII. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas en los botes salvavidas con motor y/o el del aparato portátil de radio para embarcaciones de salvamento, según el caso, satisface las exigencias de las Reglas.

VIII. Que el buque responde a las prescripciones de las Reglas en lo que se refiere a los aparatos de detección y extinción de incendios, estando provistos de las luces y marcas de navegación, escala de prácticos y medios de emitir señales sonoras y de socorro, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas y también el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.

IX. Que en todos los demás aspectos, el buque satisface las exigencias de las Reglas en cuanto le son de aplicación.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de Su validez expira el

Expedido en el de de 19....
 A continuación figura el sello o la firma de la autoridad competente
 para expedir el certificado.

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente
 párrafo:

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Go-
 bierno mencionado para expedir el presente certificado.

Firma

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUES DE CARGA.

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960

Nombre del buque	Número o letras distintivas	Puerto de matrícula	Registro bruto	Fecha de colocación de la quilla (Ver NOTA)

El

El abajo firmante,

Gobierno (nombre) certifica

(Nombre) certifica

Que el buque arriba mencionado ha sido debidamente inspeccionado, de
 acuerdo con las disposiciones de la Regla 10 del Capítulo I de la antes citada
 Convención; que como consecuencia de la inspección se ha comprobado que
 las condiciones del casco, maquinaria y armamento, tal como se definen
 en la mencionada Regla, son satisfactorias bajo todos los aspectos y que el
 buque satisface los requisitos pertinentes del Capítulo II (distintos de los
 relativos a los dispositivos para extinguir incendios y a los planes de control
 de incendios).

Nota: Bastará indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y el de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de
Su validez expira el

Expedido en el de de 19. ..

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para expedir el certificado.

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo:
El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

Firma

APENDICE (CONVENCION SEGURIDAD)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE ARMAMENTO PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE ARMAMENTO PARA BUQUES DE CARGA

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matrícula	Registro bruto	Fecha de colocación de la quilla (Ver Nota)

El

El abajo firmante,

Gobierno (nombre) certifica

(Nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado ha sido debidamente inspeccionado, de acuerdo con las disposiciones de la antes citada Convención Internacional.

II. Que como consecuencia de la inspección, se ha comprobado que los dispositivos de salvamento son suficientes para un número máximo de
..... personas y no más, a saber:

Nota: Bastará indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

..... botes salvavidas a babor capaces para recibir personas;

..... botes salvavidas a estribor capaces de recibir personas;

..... botes salvavidas con motor (comprendidos en el número total de botes salvavidas mencionado anteriormente), incluyendo botes salvavidas con motor provistos de instalación radiotelegráfica y de proyector, y botes salvavidas con motor provistos solamente de proyector.

Balsas salvavidas, para las que se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, capaces de recibir personas; y

Balsas salvavidas para las que no se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, capaces de recibir personas;

Aros salvavidas;

Chalecos salvavidas.

III. Que los botes salvavidas y balsas salvavidas cuentan con el equipo que las Reglas anexas a la Convención prescriben.

IV. Que el buque esté provisto de un aparato lanzacabos y un aparato portátil de radio para embarcaciones salvavidas, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

V. Que como consecuencia de la inspección, se ha demostrado que el buque responde a las prescripciones de la mencionada Convención en lo que se refiere a los aparatos de extinción de incendios y planes de control de incendios y está provisto de las luces y marcas de navegación, escala de prácticos y medios de emitir señales sonoras y de socorro, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas y en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.

VI. Que el buque satisface todas las demás prescripciones de las Reglas, en cuanto le son aplicables.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de Su validez expira el

Expedido en el de de 19

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para el certificado.

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo.

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

Firma

APENDICE (CONVENCION SEGURIDAD)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEFONICA PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEFONICA PARA BUQUES DE CARGA

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matrícula	Registro bruto	Fecha de colocación de la quilla (Ver Nota)

El

El abajo firmante,

Gobierno (nombre) certifica

(Nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado satisface los requisitos de las Reglas anexas a la Convención antes citada, en lo que se refiere a Radiotelefonía.

Nota: Bastará indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y al de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipo existentes
Horas de escucha
Número de operadores

II. Que el funcionamiento del aparato portátil de radio para embarcaciones de salvamento, en caso de disponerse del mismo satisface las exigencias de las Reglas mencionadas.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de
Su validez expira el

Expedido en el de de 19

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para expedir el certificado.

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo:
El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

Firma

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA PARA BUQUES DE CARGA

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960.

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matricula	Registro bruto	Fecha de colocación de la quilla (Ver Nota)

El

El abajo firmante,

Gobierno (nombre) certifica

(Nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado satisface los requisitos de las Reglas anexas a la Convención antes citada, en lo que se refiere a Radiotelegrafía:

NOTA: Bastará indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y el de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipo existentes
Horas de escucha por operador
Número de operadores
Existe aparato de antialarma
Existe instalación principal?
Existe instalación de socorro?
Están el transmisor principal y el de socorro eléctricamente separados o combinados?
Existe radiogoniómetro?

II. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas en los botes salvavidas con motor, y/o el del aparato portátil de radio para embarcaciones de salvamento, según el caso, satisface las exigencias de las Reglas.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de
Su validez expira el

Expedido en el de de 19

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para expedir el certificado.

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo:

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

(Firma)

MODELO DE CERTIFICADO DE EXENCION

CERTIFICADO DE EXENCION

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960.

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matrícula	Registro bruto

El

El abajo firmante,

Gobierno (nombre) certifica

(Nombre) certifica

Que el buque antes mencionado está exento, en virtud de la Regla del Capítulo de las Reglas anexas a la Convención antes citada, del cumplimiento de las prescripciones de de la Convención en los viajes de a

Indique aquí las condiciones, si las hay, bajo las cuales se expide el Certificado de Exención.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de
Su validez expira el

Expedido en el de de 19

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para expedir el certificado.

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo:
El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

(Firma)

Indíquense aquí las Reglas y Capítulos, especificando los párrafos de que se trate.

APENDICE (CONVENCION SEGURIDAD)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE DE PROPULSION NUCLEAR

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE DE PROPULSION NUCLEAR

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960.

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matrícula	Registro bruto	(Eventualmente) Condiciones de los viajes a que se refiere el apartado (vi) del párrafo (c) de la Regla 27 del Capítulo III	Fecha de colocación de la quilla (Ver Nota)

I. Que el buque arriba mencionado ha sido debidamente inspeccionado de acuerdo con las disposiciones de la antes citada Convención.

II: 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.

NOTA: Bastará con indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y el de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

Cuando se trate de un buque que sea transformado según el apartado I, del párrafo b) de la Regla I del Capítulo II, deberá indicarse la fecha en que se comenzó el trabajo de transformación.

Líneas de carga de compartimentación determinadas y marcadas en los costados y en la parte media del buque (Regla II del Capítulo II)	Franco bordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprenden los siguientes espacios alternativos
C. 1		
C. 2
C. 3

III. Que como consecuencia de la inspección se ha comprobado que el buque satisface los requisitos de las Reglas anexas a la mencionada Convención en lo que se refiere a:

- 1) la estructura, calderas y otros recipientes a presión y máquinas principales y auxiliares;
- 2) la disposición y los detalles de la compartimentación estanca;
- 3) las siguientes líneas de carga de compartimentación:

IV. Que los dispositivos de salvamento son suficientes para un número máximo de personas y no más, a saber:

..... botes salvavidas (incluyendo botes salvavidas con motor) capaces para recibir personas y botes salvavidas con motor, provistos de instalación radiotelegráfica y de proyector (comprendidos en el número total de botes salvavidas mencionado anteriormente), y botes salvavidas con motor provistos solamente de proyector (también comprendidos) exigiendo patrones de botes titulados;

..... balsas salvavidas, para las que se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, capaces de recibir personas; y

..... balsas salvavidas, para las que no se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, capaces de recibir personas;

..... aparatos flotantes capaces de soportar personas.

..... arcos salvavidas;

..... chalecos salvavidas.

V. Que los botes salvavidas y balsas salvavidas cuentan con el equipo que las Reglas prescriben.

VI. Que el buque está provisto de un aparato lanzacabos y un aparato portátil de radio para embarcaciones salvavidas, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipo existentes
Horas de escucha por operador
Número de operadores
¿Existe aparato de autoalarma?
¿Existe instalación principal?
¿Existe instalación de socorro?
¿Están el transmisor principal y el de socorro eléctricamente separados o combinados?
¿Existe radiogoniómetro?

VII. Que el buque responde a las prescripciones de las Reglas en lo que se refiere a las instalaciones radiotelegráficas, a saber:

VIII. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas en los botes salvavidas con motor y/o el del aparato portátil de radio para embarcaciones de salvamento, según el caso, satisface las exigencias de las Reglas.

IX. Que el buque responde a las prescripciones de las Reglas en lo que se refiere a los aparatos de detección y extinción de incendios, estando provisto de las luces y marcas de navegación, escala de prácticos y medios de emitir señales sonoras y de socorro, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas y también en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.

X. Que el buque satisface todas las demás prescripciones de las Reglas, en cuanto le son aplicables.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de Su validez expira el

Expedido en el de de 19

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para expedir el certificado.

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo:

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

(Firma)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA
BUQUES DE CARGA DE PROPULSION NUCLEAR

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA
DE PROPULSION NUCLEAR

Expedido en virtud de las disposiciones de la

CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960.

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matricula	Registro bruto	(Eventualmente) Condiciones de los viajes a que se refiere el apartado (vi) del párrafo (c) de la Regla 27 del Capítulo III	Fecha de colocación de la quilla (Ver Nota)

El Gobierno (nombre) certifica
El abajo firmante, (Nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado ha sido debidamente inspeccionado, de acuerdo con las disposiciones de la antes citada Convención.

II. Que el buque, que es un buque de propulsión nuclear, satisface todos los requisitos del Capítulo VIII de la Convención y responde a la Evaluación de Seguridad aprobada para el buque.

NOTA: Bastará indicar el año en que la quilla fue puesta, con la excepción del año 1952 y el de la entrada en vigor de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, en los que deberá indicarse la fecha completa.

Nombre del buque	Número o letras distintivas del buque	Puerto de Matricula	Registro bruto	Fecha de colocación de la quilla (Ver Nota)

El Gobierno (nombre) certifica
El abajo firmante, (Nombre) certifica

III. Que como consecuencia de la inspección, se ha comprobado que el buque satisface los requisitos de la Regla 10 del Capítulo I de la Convención en lo que se refiere al casco, la maquinaria y el armamento, así como los requisitos pertinentes del Capítulo II.

IV. Que los dispositivos de salvamento son suficientes para un número máximo de personas y no más, a saber:

..... botes salvavidas a babor, capaces para recibir personas;

..... botes salvavidas a estribor, capaces para recibir personas;

..... botes salvavidas con motor (comprendidos en el número total de botes salvavidas mencionado anteriormente), incluyendo botes salvavidas con motor provistos de instalación radiotelegráfica y de proyector, y botes salvavidas con motor provistos solamente de proyector;

..... balsas salvavidas, para las que se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, capaces de recibir personas; y

..... balsas salvavidas, para las que no se exige llevar dispositivos de lanzamiento aprobados, capaces de recibir personas;

..... aros salvavidas;

..... chalecos salvavidas.

V. Que los botes salvavidas y balsas salvavidas cuentan con el equipo que las Reglas anexas a la Convención prescriben.

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipo existentes
Horas de escucha por operador
Número de operadores
Existe aparato de autotransmisión
Existe instalación principal?
Existe instalación de socorro?
Están el transmisor principal y el de socorro eléctricamente separados o combinados?
Existe radiogoniómetro?
Número de pasajeros para el que se extiende este certificado

VI. Que el buque está provisto de un aparato lanzacabos y un aparato portátil de radio para embarcaciones salvavidas, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

VII. Que el buque responde a las prescripciones de las Reglas en lo que se refiere a las instalaciones radiotelegráficas, a saber:

VIII. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas en los botes salvavidas con motor y/o el del aparato portátil de radio para embarcaciones de salvamento, según el caso, satisface las exigencias de las Reglas.

IX. Que como consecuencia de la inspección, se ha demostrado que el buque responde a las prescripciones de la mencionada Convención en lo que se refiere a los aparatos de extinción de incendios, estando provisto de las luces y marcas de navegación, escala de prácticos y medios de emitir señales sonoras y de socorro, en conformidad con lo dispuesto en las Reglas y en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.

X. Que el buque satisface todas las demás prescripciones de las Reglas en cuanto le son aplicables.

Este certificado se expide bajo la autoridad del Gobierno de
Su validez expira el de 19

Expedido en el de de 19

A continuación figura el sello o la firma de la Autoridad competente para expedir el certificado

(Sello)

En caso de estar firmado el certificado, ha de añadirse el siguiente párrafo:

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el Gobierno mencionado para expedir el presente certificado.

(Firma)

ANEXO B (CONVENCION SEGURIDAD)

REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN EL MAR

PARTE A. PRELIMINARES Y DEFINICIONES

REGLA 1

a) Las presentes Reglas deberán cumplirse por todos los buques o hidroaviones, en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella accesibles a los buques de navegación marítima, salvo las excepciones previstas en la Regla 30. Cuando, dada su construcción especial, los hidroaviones no puedan cumplir completamente las disposiciones relativas a luces y marcas, deberán observarlas todo lo más aproximadamente que sus condiciones lo permitan.

b) Las reglas relativas a luces se observarán en todo tiempo desde la puesta del sol a su salida, y durante ese intervalo no se mostrarán otras luces, excepto aquellas que no puedan ser confundidas con las reglamentarias o no impidan su visibilidad o su carácter distintivo, o no impidan asegurar una vigilancia interior satisfactoria, las luces prescritas por estas Reglas pueden mostrarse también desde la salida a la puesta del Sol cuando haya una visibilidad limitada y en todas las circunstancias en que se estime necesario.

c) En las Reglas siguientes, salvo lo que expresamente se diga en contrario, se tendrán presentes las siguientes definiciones:

I. la palabra "buque" designa todo flotador, de cualquier naturaleza que sea, distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua;

II. la palabra "hidroavión" designa todo aparato volador susceptible de maniobrar en las aguas;

III. la expresión "buque de propulsión mecánica" designa todo buque movido por una máquina.

IV. todo buque de propulsión mecánica navegando a vela debe ser consi-

derado como "buque de vela", y todo buque propulsado por una máquina, sea con velas desplegadas o no, debe ser considerado como "buque de propulsión mecánica";

V. un buque o un hidroavión amarrado "navega" cuando no está fondeado, ni amarrado a tierra ni varado;

VI. la expresión "altura sobre la borda" significa la altura sobre la cubierta corrida más alta;

VII. la eslora y la manga de un buque son su longitud máxima y su mayor anchura;

VIII. la eslora y la envergadura de un hidroavión deben ser las dimensiones máximas dadas por un certificado de navegabilidad aérea, o según se determine por una medición a falta de dicho certificado;

IX. se supondrá que dos buques se encuentran a la vista solamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro;

X. la palabra "visible" con relación a las luces, significa visible en una noche oscura con atmósfera pura;

XI. la expresión "sonido breve" significa un sonido de una duración aproximadamente de un segundo;

XII. la expresión "sonido prolongado" designa un sonido de una duración aproximada de 4 a 6 segundos;

XIII. la palabra "silbato" significa un dispositivo capaz de producir los sonidos breves o prolongados prescritos;

XIV. la expresión "dedicado a la pesca" significa la pesca con redes, cordeles o corrientes, pero incluye la pesca con caña y sedal.

PARTE B. LUCES Y MARCAS

REGLA 2

a) Un buque de propulsión mecánica navegando deberá llevar:

I. en el palo trinquete o a proa de este palo, o bien, si el buque carece de trinquete, en la parte de proa del buque una luz blanca brillante, dispuesta de modo que proyecte sin interrupción su haz en todo un arco de horizonte de 225 grados (20 cuartas de la aguja), o sea 112 y medio grados (10 cuartas o rumbos) a cada banda del buque, es decir desde proa 22 y medio grados (dos cuartas) a popa del través de cada costado y de manera que sea visible por lo menos desde una distancia de 5 millas.

II. A proa o a popa de la luz blanca prevista en el párrafo I una segunda luz blanca de construcción y caracteres semejantes. Esta segunda luz no es

obligatoria para los buques de una eslora inferior a 150 pies, pero podrán llevarla.

III. Estas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal o paralelamente a ese plano, de manera que una de ellas esté más elevada que la otra una distancia no inferior a 15 pies y en una posición tal que la luz inferior esté a proa de la superior. La distancia horizontal entre las luces blancas será por lo menos triple que la distancia vertical. La más baja de estas dos luces blancas o, si sólo se lleva una, entonces sólo esa, se colocará a una altura sobre el casco no inferior a 20 pies, y, si la manga del buque excede de 20 pies, entonces a una altura sobre el casco no inferior a dicha manga, sin que sea necesario, sin embargo, que esta altura exceda de 40 pies. En todo momento, las luces o luz deben estar alejadas y colocadas por encima de otras luces y superestructuras que puedan perturbar su visibilidad.

IV. A estribor, una luz verde que se proyecte de manera no interrumpida en todo el sector de un arco de horizonte de 112 y medio grados (10 cuartas de la aguja, es decir, desde la proa hasta 22 y medio grados a popa (2 cuartas) por el través de estribor, y de tal manera que sea visible a una distancia de 2 millas por lo menos.

V. A babor, una luz roja dispuesta de manera que se proyecte de modo no interrumpido en todo el sector de un arco de horizonte de 112 y medio grados (10 cuartas de la aguja), es decir, desde proa hasta 22 y medio grados (2 cuartas) a popa por el través de babor. Esta luz será visible a una distancia de 2 millas como mínimo.

VI. Las indicadas luces de costado verde y roja irán provistas por el lado del buque, de pantallas que avancen por lo menos 3 pies a proa de la luz, de manera que no se vean desde la proa del buque.

b) Un hidroavión navegando sobre las aguas debe llevar:

I. En su parte delantera y en el plano longitudinal, en el lugar en que pueda ser más visible, una luz blanca brillante, dispuesta de manera que proyecte un haz ininterrumpido en todo el arco de horizonte de 220 grados de la aguja, es decir, desde la proa hasta 110 grados a cada lado del hidroavión, o lo que es igual a 20 grados por detrás de cada través, y de manera que sea visible desde una distancia de 3 millas por lo menos.

II. En la derecha o estribor y en la extremidad del ala, una luz verde, establecida de modo que proyecte una luz ininterrumpida sobre un sector de horizonte de 110 grados de la aguja, es decir 20 grados a popa del través. Esta luz debe ser visible a una distancia de 2 millas por lo menos.

III. En la izquierda o babor y en la extremidad del ala, una luz roja establecida de manera que proyecte un haz de un sector del horizonte de 110 grados desde el avance hasta 20 grados a popa del través. Esta luz debe ser visible desde una distancia de 2 millas por lo menos.

REGLA 3

a) Todo buque de vapor que remolque a otro buque o hidroavión llevará, además de las luces de costado, dos luces blancas brillantes colocadas en línea vertical una sobre la otra, con una separación de seis pies por lo menos. Y cuando remolque a más de un buque llevará tres luces blancas en línea vertical dejando una distancia mínima de 6 pies entre la central y las otras dos, si la longitud del remolque, medida desde la popa del buque remolcador y la del último buque remolcado, excede de 600 pies. Cada una de estas luces tendrá la misma construcción que la prescrita en el apartado I del párrafo a) de la Regla 2. Ninguna de estas luces deberá estar a menos de 14 pies por encima del casco. En un buque con un solo palo, estas luces pueden llevarse sobre dicho palo.

b) El buque remolcador debe igualmente mostrar en su popa la luz prevista en la Regla 10, o bien en su lugar una pequeña luz blanca a popa de la chimenea o bien del palo de popa, para que gobiernen con referencia a ella los buques remolcados, pero esa luz no debe ser visible a proa del través del remolcador.

c) Entre la salida y la puesta del sol, todo buque propulsado mecánicamente dedicado a remolcar, y cuando la longitud de su remolque exceda de 600 pies, deberá llevar en el sitio en que se pueda ver mejor una marca romboidal negra con un diámetro de 2 pies por lo menos.

d) Un hidroavión amarrado, y, que remolque uno a varios hidroaviones o buques, deberá llevar las luces prescritas en los apartados I, II y III del párrafo b) de la Regla 2 y además una segunda luz blanca de la misma construcción y características que la luz blanca prescrita en el apartado I del párrafo b) de la Regla 2 y situada en la misma vertical, encima o debajo de ella, y con una separación de 6 pies.

REGLA 4

a) Un buque sin gobierno llevará de noche, en el sitio donde se perciban mejor y si es un buque propulsado mecánicamente, en lugar de las luces prescritas en los apartados I y II del párrafo a) de la Regla 2, dos luces rojas dispuestas verticalmente con una separación entre ambas de por lo menos 6 pies y de tal manera que sean visibles en todas las direcciones del horizonte desde una distancia de 2 millas por lo menos. Durante el día, llevará en una línea vertical y con separación entre ellos de 6 pies por lo menos, donde puedan verse mejor, dos globos o marcas negras con un diámetro no inferior a 2 pies.

b) Un hidroavión amarrado que no es dueño de sus movimientos puede llevar, en el lugar que sea más visible y en lugar de la luz prescrita en el apartado I del párrafo b) de la Regla 2, dos luces rojas, dispuestas verticalmente y separadas entre sí por lo menos 3 pies, y de manera que sean visibles en todo el arco del horizonte desde una distancia de 2 millas por lo menos. Durante el día puede llevar, situados verticalmente y separados por lo menos 3 pies entre sí, donde mejor puedan ser vistos, dos globos o marcas negras, con un diámetro cada uno no inferior a 2 pies.

c) Un buque dedicado a tender o levantar un cable submarino o una boya, o bien un buque efectuando operaciones hidrográficas o trabajos submarinos o cuando un buque dedicado a aviar en el mar, o dedicado al lanzamiento o recuperación de aeronaves, y que por razón de su función no esté en condiciones de apartarse de la derrota de otros buques que se acerquen, I y II del párrafo a) de la Regla 2, o apartado I del párrafo a) de la Regla 7, tres luces colocadas en línea vertical, a seis pies de separación entre una y otra como mínimo, y a la misma distancia las extremas respecto a la de en medio. La superior y la inferior serán rojas, y la del centro blanca, y serán visibles en todo el horizonte desde una distancia de 2 millas por lo menos. Durante el día, estos buques deberán llevar en una línea vertical, a seis pies cuando menos una de otra situadas donde sean más visibles, tres marcas, cada una no inferior a 2 pies de diámetro, de las cuales la más alta y la más baja tendrán forma de globo y color rojo, y la de en medio forma romboidal y de color blanco.

d) I. Un buque dedicado a operaciones de rastreo de minas, deberá llevar en la proa una luz verde y en el extremo o extremos de la verga de proa en la banda o bandas en las que exista peligro, otra luz similar. Estas luces se llevarán además de la luz descrita en el apartado I del párrafo a) de la Regla 2 o en el apartado I del párrafo a) de la Regla 7, según sea apropiado y de manera que sean visibles en toda la línea del horizonte desde una distancia de 2 millas por lo menos. Durante el día deberá llevar globos negros, de un diámetro no inferior a dos pies, en la misma posición que las luces verdes.

II. Cuando se muestran estas luces o globos se indica que es peligroso para otros buques aproximarse demasiado, esto es: más de 3,000 pies por la popa del dragaminas, o 1,500 pies por el costado o costados en que exista peligro.

e) Los buques o hidroaviones citados en la presente Regla, que no estén navegando por el agua, no deberán llevar las luces de costado ni la luz de popa pero sí cuando naveguen.

f) Las luces y marcas prescritas por esta Regla deben ser consideradas por otros buques e hidroaviones como señales de que el buque o hidroavión

que las lleva está sin gobierno y no puede, por consiguiente desviarse de su derrota.

g) Estas señales no son las que debe hacer un buque en peligro y que necesita ayuda. Esas señales se detallan en la Regla 31.

REGLA 5

a) Un buque de vela que navegue y los buques e hidroaviones remolcados deberán llevar las mismas luces que se prescriben en la Regla 2 para los buques accionados mecánicamente o hidroaviones que naveguen, respectivamente, con la excepción de las luces blancas que en ella se mencionan y que no deben llevar en ningún caso. Deben igualmente llevar la luz de popa prescrita en la Regla 10, debiendo entenderse que los buques remolcados, exceptuando el último de ellos, pueden llevar en lugar de la luz de popa, una pequeña luz blanca, como se prescribe en el párrafo b) de la Regla 3.

b) Además de las luces prescritas en el párrafo a), un buque de vela puede llevar, en la parte más alta del trinquete, dos luces en línea vertical suficientemente separadas de manera que se distingan claramente. La luz superior deberá ser roja y la inferior verde. Ambas luces estarán construidas y fijadas como se prescribe en el apartado I del párrafo a) de la Regla 2, y serán visibles desde una distancia de dos millas.

c) Un buque abarloado a un remolcador que le empuja deberá llevar en su extremo de proa una luz verde a estribor y una roja a babor, de las mismas características que las luces prescritas en los apartados IV y V del párrafo a) de la Regla 2, con tal que el número de buques empujados en un grupo sea iluminado como un solo buque.

d) Entre la salida y la puesta del sol, un buque remolcado, cuando la longitud del remolque exceda de 600 pies, deberá llevar, donde se pueda ver mejor, una marca negra romboidal con un diámetro de dos pies por lo menos.

REGLA 6

a) Cuando no sea posible a causa del mal tiempo o de otra causa justificada colocar las luces de costado verdes y rojas, estas luces se tendrán a la mano encendidas y dispuestas para uso inmediato, y se mostrarán, cuando se acerque otro barco, en sus costados respectivos, con tiempo suficiente para evitar el abordaje, y de forma que se vean lo mejor posible, que la verde no sea vista por babor ni la roja por estribor y si es posible que

ninguna de ellas se vea más de 22 y medio grados (dos cuartas) a popa del través de sus bandas respectivas.

b) Para facilitar y hacer más seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles se pintarán exteriormente del mismo color de la luz e irán provistos de pantallas convenientes.

REGLA 7

Los buques accionados mecánicamente con una eslora inferior a 65 pies, los de remos o a vela de menos de 40 pies de eslora y las embarcaciones de remo, no estarán obligadas cuando naveguen a llevar las luces prescritas en las Reglas 2, 3 y 5, pero si no las llevan, deberán estar provistos de las siguientes luces:

a) Exceptuando lo dispuesto en los párrafos b) y c), los buques propulsados mecánicamente de menos de 65 pies de eslora, deberán llevar:

I. A proa del buque, donde mejor se vea, y a una altura sobre la regala no inferior a 9 pies, una luz blanca construida y fijada como se prescribe en el apartado I, párrafo a) de la Regla 2, y de tal manera que sea visible desde una distancia de 3 millas por lo menos.

II. Luces de costado verdes y rojas construidas y fijadas como se ha prescrito en los apartados IV y V del párrafo a) de la Regla 2, y de manera que sean visibles desde una distancia de una milla por lo menos, o un farol combinado para enseñar una luz verde y una roja desde la proa hasta 22.5 grados a popa del través del costado respectivo. Este farol se colocará debajo de la luz blanca y a una distancia no inferior a 3 pies.

b) Los buques propulsados mecánicamente de menos de 65.5 pies de eslora cuando remolquen o empujen a otro buque deberán llevar:

I. Además de las luces de costado o del farol combinado prescrito en el apartado II del párrafo a) de esta Regla, dos luces blancas en línea vertical, una sobre la otra y a una distancia no inferior a 4 pies. Cada una de estas luces tendrá la misma construcción y carácter que las luces blancas prescritas en el apartado I del párrafo a) y una de ellas deberá llevarse en la misma posición. En un buque con un solo palo estas luces pueden colocarse en el palo.

II. Una luz a popa, como se prescribe en la Regla 10, o en lugar de esa luz, una pequeña luz blanca a popa de la chimenea o del palo más a popa para que el remolque se gobierne por ella pero esa luz no deberá ser visible a popa del través.

c) Los buques propulsados mecánicamente de menos de 40 pies de eslora pueden llevar la luz blanca a una altura inferior a 9 pies sobre la regala,

pero su altura sobre las luces de los costados o farol combinado prescrito en el apartado II del párrafo a), no deberá ser inferior a 3 pies.

d) Salvo lo descrito en el párrafo f), los buques de menos de 40 pies de eslora, que naveguen a remo o vela, si no llevan las luces de los costados, deberán llevar donde mejor se vea, un farol mostrando una luz verde en un costado y una luz roja en el otro, de manera que sean visibles a una distancia de una milla por lo menos, y fijadas de forma que la luz verde no se vea por el costado de babor, ni la roja por el estribor. Cuando no sea posible fijar esta luz, se le mantendrá preparada para uso inmediato y se mostrará con suficiente tiempo para evitar el abordaje y de modo que la luz verde no se vea desde el costado de babor, ni la roja desde el costado de estribor.

e) Cuando sean remolcados, los buques a que se refiere esta Regla, deberán llevar las luces de los costados o el farol combinado prescritos en los párrafos a) o d) de la presente Regla, según los casos, y una luz a popa como se prescribe en la Regla 10, o a excepción del último buque del remolque, una pequeña luz blanca, como se prescribe en el apartado II del párrafo b). Cuando sean empujados, deberán llevar en el extremo de proa, según los casos, las luces de costado, o el farol combinado prescritos en los párrafos a) o d), de la presente Regla cualquiera que sea su número, vayan empujados en grupo, o no iluminados como un solo buque según la presente Regla, a menos que la longitud total del grupo exceda de 65 pies, caso en el cual serán de aplicación las disposiciones del párrafo c) de la Regla 5.

f) Las embarcaciones menores que naveguen a remo o a vela sólo necesitarán llevar dispuesta una linterna eléctrica o un farol encendido, mostrando una luz blanca, que se mostrará con tiempo suficiente para prevenir el abordaje.

g) Los buques y botes a que se refiere la presente Regla no necesitarán llevar las luces y marcas prescritas en el párrafo a) de la Regla 4 y c) de la Regla 11, y el tamaño de sus señales diurnas puede ser inferior al prescrito en el párrafo c) de la Regla 4 y c) de la Regla 11.

REGLA 8

a) Una embarcación de práctico propulsada mecánicamente cuando esté de servicio de practicaaje y navegando:

I. Deberá llevar una luz blanca en el tope del palo, a una altura no inferior a 20 pies sobre el casco, visible en todo el horizonte desde una distancia de 3 millas por lo menos, y 8 pies bajo ella una luz roja de construcción y carácter similares. Si el buque tiene menos de 65 pies de eslora, puede

llevar la luz blanca a una altura no inferior a 9 pies sobre la regala y la luz roja a una distancia de 4 pies bajo la blanca.

II. Deberá llevar las luces de costado o faroles prescritos en los apartados IV y V del párrafo a) de la Regla 2, o en el apartado II del párrafo a) o en el párrafo d) de la Regla 7, según el caso, y la luz de popa prescrita en la Regla 10.

III. Deberán mostrar una o varias luces intermitentes (luces flare-up) a intervalos que no exceden de 10 minutos. En su lugar pueden usarse luces blancas intermitentes visibles en todo el horizonte.

b) Una embarcación de práctico a vela cuando navegue en servicio de practicaaje:

I. Deberá llevar una luz blanca en el tope del palo, visible en todo el horizonte a una distancia de 3 millas, como mínimo.

II. Deberá estar provista de las luces de costado o farol prescritas en el párrafo a) de la Regla 5 o en el d) de la Regla 7, según el caso y cuando se aproxime mucho a otro buque deberá tener estas luces dispuestas para usarse, y deberá mostrarlas a intervalos cortos para indicar la dirección en que navega, pero la luz verde no deberá verse del lado de babor ni la roja del lado de estribor. Deberá llevar también la luz de popa prescrita en la Regla 10.

III. Deberá mostrar una o varias luces intermitentes (de flare-up) a intervalos que no excedan de 10 minutos.

c) Un buque de práctico cuando esté dedicado al servicio de practicaaje, pero no navegue, deberá llevar las luces y mostrar los detalles prescritos en los apartados I y III del párrafo a) o en los apartados I y III del párrafo b), según el caso y si está fondeado, deberá llevar las luces de fondeo prescritas en la Regla 11.

d) Un buque de práctico cuando no esté dedicado al practicaaje, deberá mostrar las luces o marcas de los buques similares en eslora.

REGLA 9

a) Cuando los buques de pesca no estén dedicados a la pesca, deberán mostrar las luces o marcas para buques similares de su misma eslora.

b) Cuando los buques dedicados a la pesca naveguen o estén fondeados, deberán mostrar solamente las luces y marcas prescritas en la presente Regla, que deberán ser visibles desde una distancia de 2 millas por lo menos.

c) I. Los buques de pesca al rastreo, es decir, arrastrando redes u otros dispositivos a través del agua, deberán llevar dos luces en una línea vertical, una sobre la otra, con una separación que no exceda de 12 pies ni baje de 4. La más alta de esas luces deberá ser verde y la más baja blanca, y ambas

deberán ser visibles en todo el horizonte. La más baja de estas dos luces deberá llevarse sobre las luces de costado, a una altura no inferior al doble de la distancia entre las luces verticales.

11. Estos buques pueden llevar, además, una luz blanca de construcción similar a la luz blanca prescrita en el apartado I del párrafo a) de la Regla 2, pero esa luz deberá llevarse más baja, y a popa de las luces rojas y blancas visibles en todo el horizonte.

d) Los buques dedicados a la pesca, salvo los dedicados a la pesca con redes de arrastre, deberán llevar las luces prescritas en el apartado I del párrafo c), salvo que la más alta de las dos luces verticales deberá ser roja. Cuando esos buques tengan una eslora inferior a 40 pies, pueden llevar la luz roja a una altura sobre la regala no inferior a 4 pies, y la luz blanca a una altura de 3 pies por lo menos debajo de la luz roja.

e) Los buques a que se refieren los párrafos c) y d) deberán llevar, cuando naveguen, las luces de costado o laterales prescritas en los apartados IV y V del párrafo a) de la Regla 2, o en el apartado II del párrafo a) de la Regla 7, o en el párrafo d) de la Regla 7, según el caso, y la luz de popa prescrita en la Regla 10. Cuando no naveguen, no necesitarán mostrar ni las luces de costado ni la luz de popa.

f) Los buques a que se refiere el párrafo d) que tengan dispositivos extendidos más de 500 pies horizontalmente en alta mar, deberán llevar una luz blanca adicional visible desde todo el horizonte a una distancia horizontal, que no baje de 6 pies ni exceda de 20, de las luces verticales en la dirección de los dispositivos extendidos. Esta luz blanca adicional deberá estar colocada a una altura que no exceda de la prescrita para la luz blanca del apartado I del párrafo c), y no estará más baja que las luces de costado.

g) Además de las luces que deben llevar según esta Regla, los buques dedicados a la pesca pueden utilizar, para llamar la atención de los buques que se acercan una luz intermitente (de flare-up), o pueden dirigir el haz de luz de su proyector en dirección de un peligro que amenace al buque que se aproxima de manera que el haz de luz no cree dificultades a otros buques. Pueden utilizar también luces de trabajo, pero los pescadores deben tener en cuenta que las luces de trabajo demasiado brillantes o insuficientemente protegidas por pantallas pueden disminuir la visibilidad de las luces prescritas en esta Regla, o hacer menos patente su carácter distintivo.

12. Durante el día, los buques dedicados a la pesca deberán indicar su ocupación desplegando, donde mejor se vea, una marca negra consistente en dos conos cada uno con un diámetro no inferior a 2 pies juntados por los vértices, el uno sobre el otro. Cuando estos buques tengan una eslora inferior a 65 pies, se puede sustituir la marca negra por un cesto. Cuando su dispositivo desplegado se extienda más de 500 pies horizontalmente en

alta mar, los buques dedicados a la pesca desplegarán además una marca negra cónica, con el vértice hacia arriba, en la dirección del dispositivo extendido.

NOTA. Los buques que pesquen con caña y sedal no están dedicados a la pesca, según la definición del apartado XIV del párrafo c) de la Regla I.

REGLA 10

a) Salvo lo dispuesto en contrario en las presentes Reglas, todo buque deberá llevar en la popa, mientras navegue, una luz blanca, construida de manera que se proyecte en forma no interrumpida sobre un arco del horizonte de 135 grados (12 cuartas), y fijada de forma que muestre la luz 67.5 grados (6 cuartas) a cada banda desde la popa del buque, y de manera que sea visible desde una distancia de 2 millas por lo menos.

b) En buques pequeños, en que no sea posible a causa del mal tiempo o por otra causa justificada fijar esta luz, se tendrá a mano una linterna eléctrica o un farol encendido mostrando una luz blanca y dispuesto para utilizarse cuando se aproxime un buque que lo adelante, mostrándolo con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

c) Cuando navegue un hidroavión en el agua deberá llevar en la cola una luz blanca, construida de manera que proyecte una luz ininterrumpida sobre un arco del horizonte de 140 grados de la aguja, y fijada de manera que muestre la luz 70 grados desde la popa a cada banda del hidroavión, y de manera que sea visible desde una distancia de 2 millas por lo menos.

REGLA 11

a) Un buque de menos de 150 pies de eslora, cuando esté fondeado, deberá llevar en la proa, donde se vea mejor, una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de 2 millas por lo menos. Ese buque puede llevar también una segunda luz blanca en la posición prescrita en el párrafo b) de la presente Regla, pero no se le exigirá llevarla. La segunda luz blanca, cuando se lleve, deberá ser visible desde una distancia de 2 millas por lo menos, y estará colocada de manera que sea visible lo más posible desde todo el horizonte.

b) Un buque de una eslora igual o superior a 150 pies, cuando esté fondeado, deberá llevar cerca de la roda, a una altura no inferior a 20 pies sobre el casco, una luz, y en la popa del buque o cerca de ella, otra luz igual colocada a una altura que no sea de menos de 15 pies por debajo de la luz de proa. Ambas luces deberán ser visibles desde una distancia de

3 millas por lo menos, y colocadas de manera que sean visibles lo más posible desde todo el horizonte.

c) Entre la salida y la puesta del sol, todo buque cuando esté fondeado deberá llevar en la parte delantera, donde mejor se vea, un globo negro con un diámetro no inferior a 2 pies.

d) Un buque dedicado a tender o recoger un cable submarino o una boya, o que realice operaciones submarinas, deberá llevar, cuando esté fondeado, las luces o marcas prescritas en el párrafo c) de la Regla 4, además de las prescritas, según los casos, en los párrafos precedentes de la presente Regla.

e) Un buque varado deberá llevar la luz o luces prescritas en los párrafos a) o b) y las dos luces rojas prescritas en el párrafo a) de la Regla 4. Durante el día deberá llevar, donde mejor se vean, tres globos negros, cada uno con un diámetro no inferior a 2 pies, colocados en línea vertical uno sobre el otro, distanciados por lo menos 6 pies.

f) Un hidroavión en el agua con una eslora inferior a 150 pies, cuando esté fondeado, deberá llevar donde mejor se vea, una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de 2 millas por lo menos.

g) Un hidroavión en el agua con una eslora igual o superior a 150 pies, cuando esté fondeado, deberá llevar, donde mejor se vean, una luz blanca a proa y una luz blanca a popa, y ambas luces serán visibles desde todo el horizonte a una distancia de 3 millas por lo menos y, además, si el avión tiene una envergadura de más de 150 pies, una luz blanca en cada extremo para indicar la envergadura máxima, y visible, en la medida de lo posible, en todo el horizonte desde una distancia de una milla.

h) Un hidroavión varado deberá llevar una luz de fondeo, o varias según se dispone en los párrafos f) y g), y además, puede llevar dos luces rojas en línea vertical, distanciadas por lo menos 3 pies, colocadas de manera que sean visibles en todo el horizonte.

REGLA 12

Todo buque o hidroavión en el agua, si lo juzga necesario para atraer la atención, podrá mostrar, además de las luces que se le exige llevar según estas Reglas, luces flare up, o utilizar una señal detonante u otra señal sonora que no pueda confundirse con ninguna otra señal autorizada por las presentes Reglas.

REGLA 13

a) En nada dificultarán las presentes Reglas la ejecución de prescripciones especiales dictadas por el Gobierno de cualquier nación en cuanto a

disponer de un mayor número de luces de situación y de señales para buques de guerra, para buques navegando en convoy, para buques de pesca dedicados a la pesca en flotilla o para hidroaviones en el agua.

b) Siempre que un Gobierno interesado determine que un buque de guerra o cualquiera otro buque militarizado, o que un hidroavión amarrado de construcción especial u objetivos especiales no puede cumplir completamente las disposiciones de alguna de las presentes Reglas con respecto al número, posición, alcance o arco de visibilidad de las luces o marcas, sin perjudicar la función militar del buque o hidroavión, dicho buque o hidroavión deberá cumplir con las demás disposiciones o marcas que su Gobierno haya determinado como susceptibles de permitir la aplicación de las Reglas lo más aproximadamente posible.

REGLA 14

Un buque que navegue a vela y también propulsado por maquinaria, deberá llevar durante el día a proa, donde se vea mejor, una marca cónica negra, con el vértice hacia abajo, y con un diámetro en la base no inferior a 2 pies.

PARTE C. SEÑALES SONORAS Y CONDUCTA EN CASO DE VISIBILIDAD LIMITADA

Preliminares

1. El hecho de poseer informaciones obtenidas por medio del radar, no releva a un buque de la obligación de conformarse estrictamente con las Reglas y, en particular, con las obligaciones contenidas en las Reglas 15 y 16.

2. El anexo a las Reglas contiene recomendaciones que pretenden ayudar en la utilización del radar, como una ayuda para evitar abordajes cuando haya visibilidad limitada.

REGLA 15

a) Un buque propulsado mecánicamente de una eslora igual o superior a 40 pies deberá ir provisto de un silbato eficaz, que suene por medio del vapor o de algún sustituto del vapor, y situado de manera que el sonido no pueda ser interceptado por ningún obstáculo; y también de una corneta de niebla, que sea sonada por medios mecánicos, y una campana; una y otra

suficientemente sonoras. Un buque de vela con una eslora igual o superior a 40 pies, deberá ir provisto de una corneta de niebla y una campana similares.

b) Todas las señales prescritas en la presente Regla para buques navegando serán hechas:

I. con el silbato, en los buques de propulsión mecánica;

II. con la corneta de niebla, en los buques de vela;

III. con el silbato o corneta, en los buques remolcados.

c) Con niebla, bruma, nevando, fuertes chubascos o en cualquier otra situación de visibilidad limitada de forma similar, tanto de día como de noche, las señales prescritas en esta Regla deberán usarse del modo siguiente.

I. Un buque de propulsión mecánica y navegando, deberá producir un sonido prolongado con intervalos de dos minutos como máximo.

II. Un buque de propulsión mecánica en marcha, pero parado y sin navegar, deberá producir con intervalos no superiores a dos minutos dos sonidos prolongados, separados por un intervalo de un segundo entre ambos.

III. Un buque de vela en marcha deberá producir con intervalos que no excedan de un minuto, un sonido cuando ciña el viento por estribor, dos sonidos seguidos cuando ciña el viento por babor, y tres sonidos seguidos cuando tenga el viento a popa del través.

IV. Un buque fondeado repicará la campana durante 5 segundos aproximadamente y con intervalos que no excedan de un minuto. Si su eslora es superior a 350 pies se tocará la campana en la parte de proa del buque; y además, en la popa, con intervalos que no excedan de un minuto, y durante unos 5 segundos, se hará sonar un gong o cualquier otro instrumento cuyo sonido y timbre no pueda confundirse con el de la campana. Un buque fondeado puede, además, y de acuerdo con lo que autoriza la Regla 12, emitir tres sonidos consecutivos, a saber: uno breve, uno largo y otro breve, para señalar su situación y la posibilidad de un abordaje al buque que se le aproxime.

V. Un buque remolcador, un buque dedicado a tender o recoger cables submarinos, o boyas, o un buque sin gobierno, incapaz de separarse de la derrota de otro y de maniobrar con arreglo a lo mandado en estas Reglas, en lugar de los dos sonidos previstos en los apartados I, II y III emitirán con intervalos que no excedan de un minuto, tres sonidos consecutivos, a saber: uno prolongado seguido de dos breves.

VI. Un buque remolcado, o si el remolque se compone de más de uno, solo el último de ellos, si tiene tripulación a bordo, emitirá con intervalos no superiores a un minuto, cuatro sonidos consecutivos: uno largo seguido

de tres breves. Cuando sea posible, esta señal se emitirá inmediatamente después de la emitida por el buque remolcador.

VII. Un buque varado deberá emitir la señal con la campana y, si se le exige, la señal con el gong, prescrita en el apartado IV; y, además, deberá dar tres golpes separados y distintos de la campana inmediatamente antes y después del rápido toque de las campanadas.

VIII. Un buque dedicado a la pesca cuando navegue o esté fondeado deberá emitir, a intervalos no superiores a un minuto, la señal prescrita en el apartado V. Un buque cuando pesque con curricanes o cordeles y esté navegando, deberá emitir las señales prescritas en los apartados I, II o III, según el caso.

IX. Un buque con una eslora inferior a 40 pies, un bote de remos o un hidroavión amarrado, no estarán obligados a emitir las señales anteriormente mencionadas, pero si no las hacen, deberán emitir alguna otra señal sonora eficaz, a intervalos que no excedan de un minuto.

X. Una embarcación de práctico propulsada mecánicamente, cuando esté dedicada al servicio de practicafe, podrá emitir además de las señales prescritas en los apartados I, II y IV, una señal de identificación consistente en cuatro sonidos breves.

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 hidroaviones irán a velocidad moderada, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes.

b) Todo buque de propulsión mecánica, cuando oiga la señal de niebla de otro buque de situación incierta y en dirección que aparentemente esté a proa de su través parará su máquina tan pronto como las circunstancias del caso lo permitan, y navegará después con precaución hasta que el peligro de abordaje haya pasado.

c) 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 pasado.

PARTE D. REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Preliminares

1. Al observar e interpretar las presentes Reglas, las decisiones serán tomadas decididamente, con amplitud de tiempo y con la destreza que debe poseer todo buen marino.

2. El peligro de abordaje podrá comprobarse cuando las circunstancias lo permitan observando atentamente la marcación del buque que se aproxima. Si la marcación no cambia apreciablemente, puede asegurarse que tal peligro existe.

3. Los navegantes deben tener en cuenta que un hidroavión amarrado, o bien despegando, o que maniobre en condiciones atmosféricas desfavorables, puede encontrarse en la imposibilidad de cambiar en el último momento la maniobra que intenta.

4. Las Reglas 17 a 24 son de aplicación solamente a buques que se encuentren a la vista uno de otro.

REGLA 17

a) Cuando dos buques de vela se acerquen uno al otro de manera que sea de temer un abordaje, uno de ellos se desviará de la derrota del otro con arreglo a las siguientes normas:

I. Cuando cada uno tenga el viento en bandas contrarias, el que lo tiene a babor se separará de la derrota del otro.

II. Cuando ambos tengan el viento en la misma banda, el que esté a barlovento se separará de la derrota del que esté a sotavento.

b) A los fines de la presente Regla, la banda de barlovento será aquella contraria al costado en que se lleve la vela mayor, o en caso de buques de aparejo de cruzamen, el lado opuesto a aquel en que se lleve la mayor vela de proa a popa.

REGLA 18

a) Cuando dos buques propulsados mecánicamente naveguen de vuelta encontrada, con rumbos opuestos o casi opuestos, habiendo peligro de abordaje, cada uno de ellos meterá a estribor con objeto de pasar al otro por babor. Esta Regla sólo se aplica a los buques que naveguen enfilando o casi enfilando por la proa al otro de manera que exista peligro de abordaje; pero

no se aplica a dos buques que conservando sus rumbos pueden pasar francos uno de otro. Los únicos casos en que esta Regla tiene aplicación son aquéllos en que cada uno de los dos buques está enfilado con el otro, o casi enfilado; en otras palabras, en los casos en que, si es de día, cada uno de ellos vea los palos del otro enfilados en línea o casi enfilados con los suyos; y si es de noche, cuando cada buque pueda ver simultáneamente las dos luces de costado del otro. No es de aplicación, durante el día, a los casos en que un buque vea a otro por su proa o cortando su propia derrota; o, de noche, a los casos en que la luz roja de uno de los buques se encuentre opuesta a la luz roja del otro, o cuando la luz verde de uno de los buques se encuentre opuesta a la luz verde del otro, o cuando una luz roja sin luz verde o una luz verde sin luz roja sea vista a proa, o por último, cuando se vean ambas luces por cualquier lado que no sea la proa.

b) Para la aplicación de esta Regla, así como las Reglas 19 a 29 inclusive, exceptuando el párrafo c) de la Regla 20 o la Regla 28, todo hidroavión amarrado debe ser considerado como un buque, y la expresión buque de propulsión mecánica debe ser interpretada consecuentemente.

REGLA 19

Quando dos buques de propulsión mecánica se crucen, existiendo peligro de abordaje, el que vea al otro por el costado de estribor se apartará de la derrota de este segundo.

REGLA 20

a) Cuando dos buques, uno de propulsión mecánica y otro de vela, naveguen en dirección que haga presumir el abordaje, el de propulsión mecánica se apartará de la derrota del velero, salvo las excepciones previstas en las Reglas 24 y 26.

b) Esta Regla no dará derecho a un buque de vela a obstruir en un canal estrecho el paso seguro de un buque propulsado mecánicamente que solamente pueda navegar dentro de ese canal.

c) Un hidroavión amarrado deberá, en lo posible, mantenerse separado de todo buque y evitar entorpecer su navegación. Sin embargo, si hay peligro de abordaje, debe conducirse de acuerdo con el presente Reglamento.

REGLA 21

Cuando según las Reglas precedentes, uno de los buques cambie de rumbo, el otro conservará el suyo, así como su velocidad. Si, a consecuencia de una causa cualquiera, este segundo buque se encuentra tan cerca del otro que el abordaje no pueda ser evitado por la sola maniobra del obligado a hacerla, dicho segundo buque hará por su parte la maniobra que crea más conveniente para impedirlo. (Véanse las Reglas 27 y 29.)

REGLA 22

Todo buque obligado por estas Reglas a apartarse de la derrota de otro, maniobrará decidida y rápidamente en cuanto sea posible, para cumplir esta obligación, y evitará el cortar la proa si las condiciones del caso lo permiten.

REGLA 23

Todo buque de propulsión mecánica obligado por estas Reglas a separarse de la derrota de otro buque, deberá, al acercarse a este segundo, moderar su velocidad, parar, o dar atrás si es necesario.

REGLA 24

a) No obstante todo lo prescrito en estas Reglas, todo buque que alcance a otro se apartará de su derrota.

b) Todo buque que se acerque a otro viniendo de una derrota de más de 22.5 grados (dos cuartas) a popa de su través, es decir, que se encuentre en una posición tal con relación al buque alcanzado, que durante la noche le sea imposible ver ninguna de las dos luces del costado de éste, se considerará como un buque que alcanza a otro y ninguna variación de la marcación entre ambos permitirá considerar al otro buque que alcanza como buque que cruza, en el sentido de estas Reglas, sin que quede relevado de la obligación de separarse del buque alcanzado hasta que lo haya pasado y esté en franquía respecto a él.

c) Si el buque que alcanza no puede apreciar con certidumbre si se halla delante o detrás de dicha dirección, deberá considerarse, en caso de duda, como buque que alcanza, y, por tanto, separarse del buque alcanzado.

REGLA 25

a) En los canales y pasos estrechos todo buque de propulsión mecánica llevará la derecha del canal o eje medio, siempre que esta prescripción sea posible y sin peligro para él.

b) Siempre que un buque de propulsión mecánica se aproxime a un recodo en un canal, no pudiendo ver a otro buque de propulsión mecánica que navegue en sentido contrario, el primero debe, al llegar a una distancia de media milla del recodo emitir un sonido prolongado con su silbato, que deberá ser contestado con un sonido similar emitido por cualquier buque de propulsión mecánica que se aproxime y que pueda oír esta señal del otro lado del recodo. Haya oído o no una señal de contestación emitida desde el otro lado del recodo, el primero de los buques deberá pasar dicho recodo con precaución y en estado de alerta.

c) En un canal estrecho, un buque propulsado mecánicamente con menos de 65 pies de eslora no deberá entorpecer el paso seguro de un buque que pueda navegar solamente dentro de dicho canal.

REGLA 26

Todo buque que no esté dedicado a la pesca, excepto los buques a los que sean de aplicación las disposiciones de la Regla 4, deberán separarse cuando naveguen, de la derecha de los buques dedicados a la pesca. Esta Regla no dará derecho a ningún buque dedicado a la pesca a obstruir un canal utilizado por buques que no sean de pesca.

REGLA 27

Al obedecer e interpretar estas Reglas, se tendrán en cuenta todos los peligros de la navegación y de abordaje y demás circunstancias especiales, incluso las limitaciones de la embarcación afectada, que puedan hacer necesario apartarse de las presentes Reglas con objeto de evitar un peligro inmediato.

PARTE E. SEÑALES SONORAS PARA BUQUES A LA VISTA UNO DEL OTRO

REGLA 28

a) Estando dos buques a la vista uno del otro, el de propulsión mecánica que navegue y emitiendo su rumbo conforme a las prescripciones de las presentes Reglas, indicará esta emienda de acuerdo con las señales siguientes, emitidas con su silbato.

Un sonido breve significa: "Caigo a estribor".

Dos sonidos breves significan: "Caigo a babor".

Tres sonidos breves significan: "Mi máquina está dando atrás toda".

b) Siempre que un buque propulsado mecánicamente que según las presentes Reglas, deba mantener su rumbo y velocidad, esté a la vista de otro buque y tenga duda acerca de si el otro buque ha adoptado las medidas suficientes para evitar el abordaje, podrá indicar esa duda emitiendo cinco breves y rápidos sonidos con el silbato, por lo menos. Esta señal no lo exime de las obligaciones que le incumben con arreglo a las Reglas 27 y 29 o a cualquiera otra Regla, ni de las obligaciones de señalar toda maniobra que efectúe de acuerdo con lo que disponen las presentes Reglas emitiendo señales sonoras apropiadas indicadas en la presente Regla.

c) Toda señal de silbato mencionada en la presente Regla, puede ser también indicada por una señal visual consistente en una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de 5 millas por lo menos, y dispuesta de manera que funcione simultáneamente y de acuerdo con el mecanismo sonoro del silbato, y permanezca iluminada y visible durante el mismo período de tiempo que la señal sonora.

d) Ningún extremo de las presentes Reglas impedirá el uso de las Reglas especiales dispuestas por el Gobierno de cualquier nación relativas a señales adicionales del silbato entre buques de guerra o buques navegando en convoy.

PARTE F. VARIOS

REGLA 29

Ningún extremo de las presentes Reglas eximirá a ningún buque, propietario, capitán o miembro de su tripulación, de las consecuencias de cual-

quier negligencia en llevar las luces o señales, de cualquier negligencia en mantener una vigilancia adecuada, o de cualquier negligencia de las precauciones que pueda exigir la experiencia ordinaria del hombre de mar, o las circunstancias especiales de cada caso.

REGLA 30

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.

REGLA 31

a) Cuando un buque o hidroavión amarrado esté en peligro y requiera asistencia de otros buques o de tierra, lo hará por medio de las siguientes señales conjunta o separadamente:

I. Disparos de cañón o señales con otros explosivos, disparados a intervalos de un minuto aproximadamente.

II. Un sonido continuo producido por algún aparato de señales de niebla.

III. Cohetes y bombas de palenque que proyecten estrellas rojas, lanzados uno a otro y con ciertos intervalos.

IV. Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro método de hacer señales consistente en el grupo del Código Morse.

V. Una señal enviada por radiotelefonía consistente en la palabra Mayday.

VI. La señal de socorro N. C. del Código Internacional de banderas.

VII. Una señal consistente en una bandera cuadrada con un globo o algo que se parezca a un globo encima o debajo de ella.

VIII. Llamadas a bordo (como las producidas quemando un barril de alquitrán, de aceite, etc.).

IX. Un cohete con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.

X. Una señal de humo que produzca un gran volumen de humo de color anaranjado.

XI. Subiendo y bajando, lenta y repentinamente, los brazos extendidos hacia los lados.

NOTA. Los buques en peligro pueden utilizar la señal de alarma radiotelegráfica o radiotelefónica para lograr que presten atención a sus llamadas y mensajes de socorro. La señal de alarma radiotelegráfica, dispuesta para:

que actúen las autoalarmas radiotelegráficas de los buques que están provistos de ella, consisten en una serie de 12 rayas, de 1 segundo cada una, mandadas en un minuto, y la duración del intervalo entre dos rayas consecutivas es de un segundo. La señal de alarma radiotelefónica consiste en dos tonos transmitidos alternativamente sobre periodos de 30 segundos a un minuto.

b) El empleo de las señales precedentes, salvo para indicar que un buque o hidroavión está en peligro, y el empleo de cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores, queda prohibido.

ANEXO AL REGLAMENTO

Recomendaciones sobre el uso de la información proporcionada por el radar como una ayuda para evitar los abordajes en el mar

1. Las suposiciones basadas en una información limitada pueden ser peligrosas y deben evitarse.

2. Un buque que navegue con ayuda del radar en visibilidad limitada debe marchar, de acuerdo con el párrafo a) de la Regla 16, a una velocidad moderada. La información obtenida mediante el empleo del radar es una de las circunstancias que hay que tener en cuenta cuando se determine una velocidad moderada. Con respecto a esto, es preciso reconocer que los pequeños buques, los pequeños icebergs y objetos flotantes similares no pueden ser detectados por el radar.

Las indicaciones del radar de que hay uno o varios buques en las proximidades, pueden significar que la "velocidad moderada" deberá ser más reducida de lo que un navegante sin radar consideraría moderada en esas circunstancias.

3. Cuando se navegue con visibilidad limitada, el alcance del radar y la marca en pantalla sola no constituyen un conocimiento suficiente de la posición del otro buque, según el párrafo c) de la Regla 16, para relevar a un tiempo de la obligación de parar las máquinas y navegar con precaución cuando se observa un riesgo de colisión por el radar.

4. Cuando se ha maniobrado conforme al párrafo c) de la Regla 16 para evitar una excesiva aproximación, es muy importante asegurarse de que dicha maniobra ha producido el efecto deseado, los cambios de derrota o velocidad o ambos a la vez, con matemáticas tales que el navegante deba guiarse por las circunstancias propias de cada caso.

5) Los cambios de derrota por sí solos pueden constituir la maniobra más eficaz para evitar una aproximación excesiva siempre que:

- a) exista suficiente espacio en el mar;
- b) se realice a tiempo;
- c) sean profundos. Una sucesión de pequeños cambios de derrota debe evitarse;
- d) no tenga como resultado una aproximación excesiva a otros buques.

6) La dirección de un cambio de derrota es una cuestión en la que el navegante debe guiarse por las circunstancias de cada caso. Un cambio a estribor, particularmente cuando los buques se acerquen con derrota aparentemente opuestas o casi opuestas, es preferible, en general, a un cambio a babor.

7) Un cambio de velocidad, por sí solo o combinado con un cambio de derrota, deberá ser profundo. Los diversos cambios de velocidad deberán evitarse.

8) Cuando sea inminente una aproximación excesiva, la maniobra más prudente es apartarse completamente del otro navío.

ANEXO C

Recomendaciones referentes a los buques de propulsión nuclear

NOTA: En todas las Recomendaciones que figuran a continuación, la expresión "la presente Convención" se refiere a "La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960".

Hay que tener muy en cuenta las Reglas referentes a los buques de propulsión nuclear del Capítulo VIII de la presente Convención.

1. Seguridad general de los buques de propulsión nuclear.

a) Puesto que un accidente que afecte a las características no nucleares de un buque de propulsión nuclear, tal como una avería del mecanismo de gobierno, un incendio o un abordaje, y otras averías análogas pueden hacer peligrar la central nucleoelectrónica, es conveniente que esas características proporcionen la máxima seguridad que sea posible. Un buque de propulsión nuclear deberá cumplir los requisitos pertinentes exigidos por la presente Convención, la Administración y una Sociedad de Clasificación reconocida. Los componentes y sistemas, tales como la compartimentación estanca, la protección contra incendios, la disposición del circuito de ach-

que, los dispositivos contra incendios, las instalaciones eléctricas, el mecanismo de gobierno, medios de hacer marcha atrás, estabilidad y ayudas a la navegación, deberán ser objeto de especial consideración para asegurar que se presta al buque una protección adecuada con el fin de reducir al mínimo los peligros peculiares de la central nucleoelectrica. Deberán tenerse en cuenta los resultados de los accidentes marítimos ocurridos en el pasado y referentes a buques de un tamaño análogo, con objeto de impedir el peligro del escape incontrolado de materias radioactivas o tóxicas en caso de accidentes similares.

b) Se prestará especial atención a la resistencia estructural general de los buques de propulsión nuclear y a la resistencia local de las estructuras situadas en el compartimento del reactor y en sus alrededores.

c) Un buque de propulsión nuclear deberá permanecer a flote y tener una estabilidad suficiente cuando no menos de dos compartimientos estancos principales contiguos estén inundados, en todas las condiciones de carga previsibles.

d) Los sistemas de protección contra incendios y la integridad estanca deberán ser de una eficacia equivalente, por lo menos, a la más alta exigida en la presente Convención.

2. Requisito general de la central nucleoelectrica.

e) Deberá demostrarse mediante cálculos y experimentos que las propiedades de la central y la naturaleza del revestimiento proporcionan la máxima protección posible contra accidentes y averías debidos a la existencia de radiaciones excesivas en la mar o en el puerto, para la tripulación, los pasajeros o el público, o para las vías de navegación, los alimentos o los recursos acuáticos.

b) La instalación del reactor deberá proyectarse de manera que impida una reacción en cadena incontrolada en todas las circunstancias posibles de funcionamiento y de accidente, con inclusión del hundimiento del buque.

c) Un buque de propulsión nuclear equipado con una central nucleoelectrica de un solo reactor, cuya seguridad de funcionamiento no haya sido aprobada, deberá ser dotado de una instalación propulsora de emergencia capaz de hacer marchar al buque a una velocidad de navegación. Esa instalación propulsora de emergencia deberá estar en condiciones de comenzar a funcionar siempre que el buque esté navegando en aguas territoriales.

d) La central nucleoelectrica deberá ser adecuada para asegurar una capacidad de maniobra equivalente a la de un buque de tipo clásico de características análogas.

e) Los requisitos de los componentes de emergencia y de reserva para las partes de tipo clásico de la central nucleoelectrica, deberán estar de acuerdo con los de un buque de tipo clásico de características análogas. Los compo-

ponentes nucleares de emergencia y de reserva serán estudiados y determinados en relación con el tipo de central nucleoelectrica utilizado.

f) Cuando los dispositivos de reserva sean esenciales para el manejo con seguridad de la instalación del reactor deberán estar separados del dispositivo principal de manera que proporcionen la máxima protección en caso de accidente.

g) Deberá disponerse de una fuente de energía de emergencia que sea capaz de suministrar energía a los componentes necesarios para parar sin peligro la instalación del reactor y conservarla en condiciones de seguridad.

h) El compartimiento del reactor no deberá contener más materiales inflamables que los que sea necesario utilizar en la instalación del reactor.

i) La maquinaria y la instalación del reactor deberán proyectarse en forma que puedan funcionar satisfactoriamente en las condiciones de navegación, teniendo en cuenta la disposición, aceleraciones y vibraciones del buque.

k) Dispositivos de refrigeración del reactor deberán realizar la eliminación sin peligro del calor de desintegración del reactor e impedir temperaturas excesivas en todas las circunstancias previsibles de funcionamiento y de accidente, con ángulos de inclinación longitudinal y de escora comprendidos dentro de los límites de estabilidad. La avería de las instalaciones para la eliminación del calor de desintegración no deberá ocasionar el escape de cantidades peligrosas de materias radioactivas o tóxicas por el revestimiento de la instalación del reactor.

l) Deberá disponerse de mandos del reactor, dispositivos de protección e instrumentos adecuados.

m) Deberán instalarse los mandos o instrumentos necesarios para poder controlar la instalación del reactor desde fuera de su revestimiento.

3. Protección y revestimiento de la instalación del reactor.

a) La instalación del reactor deberá estar dispuesta, protegida y asegurada firmemente, de manera que sean mínimas la probabilidades de que sufra una avería en caso de accidente del buque.

b) La instalación del reactor deberá disponerse de revestimiento, dispositivos o sistemas que en el caso de avería de sus componentes impidan el acceso de cantidades peligrosas de materias radioactivas o tóxicas al interior de los espacios de servicio y de alojamiento y a las zonas circundantes al buque. Esos revestimientos exteriores, sistemas o dispositivos deberán someterse a pruebas apropiadas para demostrar su funcionamiento satisfactorio en todas las circunstancias previsibles de accidente.

c) Los revestimientos, sistemas o dispositivos deberán estar colocados de manera que la avería sea mínima en caso de abordaje o encalladura. Si es posible deberán adoptarse en la construcción disposiciones que faciliten el salvamento posible del reactor o de sus partes esenciales en caso de nau-

fragio del buque, sin perjuicio para la seguridad de la instalación del reactor en circunstancias normales.

d) Deberá disponerse de instalaciones que aseguren que un incendio en el interior o en el exterior de la instalación del reactor no menoscabará la integridad de los revestimientos, sistemas o dispositivos existentes, o las disposiciones adoptadas para parar sin peligro la instalación del reactor y conservarla en condiciones de seguridad.

4. Blindaje y protección contra radiaciones.

a) Una central nucleoelectrica deberá disponer de un blindaje biológico seguro para proteger a las personas a bordo del buque, o situadas en la vecindad inmediata del buque, contra los efectos peligrosos de las radiaciones en circunstancias normales y de accidente. El grado permisible máximo de radiación en los espacios de alojamiento y de servicio deberá estar en conformidad con los niveles internacionales, cuando se fijen.

b) Para cada buque de propulsión nuclear deberán formularse instrucciones sobre conservación y manejo, en lo que se refiere a una protección adecuada contra radiaciones. La Administración deberá comprobar periódicamente que el personal de la central nucleoelectrica conoce esas instrucciones.

c) Deberán instalarse en lugares apropiados instrumentos para el control de las radiaciones. Esos instrumentos deberán advertir la existencia de radiaciones en caso de que éstas excedan de un nivel de seguridad determinado de antemano.

5. Desechos radiactivos.

a) Deberán instalarse dispositivos especiales para en caso necesario, almacenar temporalmente sin peligro, desechos radiactivos sólidos, líquidos y gaseosos, así como para su evacuación sin peligro.

b) Deberán instalarse aparatos de control para los dispositivos de evacuación de desechos. Esos aparatos deberán advertir de la existencia de radiaciones y, si es necesario, entrar en acción, en caso de que éstas excedan de un nivel de seguridad determinado de antemano.

c) Los niveles permisibles máximos de radiación para la evacuación de desechos radiactivos en alta mar, deberán estar en conformidad con los niveles internacionales, cuando se fijen.

6. Alimentación y conservación.

a) La alimentación del reactor deberá realizarse exclusivamente en lugares equipados en forma apropiada para ese fin.

b) Deberán adoptarse medidas para asegurar que el vaciado y el abastecimiento de combustible, las reparaciones y la conservación puedan verificarse sin una exposición inaceptable del personal a las radiaciones, y sin

que se produzca un escape peligroso de materias radiactivas o tóxicas a las zonas circundantes.

7. Tripulación.

El capitán, los oficiales y los miembros de la tripulación de un buque de propulsión nuclear, deberán reunir condiciones de idoneidad y haber recibido una formación profesional especial apropiada a sus obligaciones y deberes, en conformidad con las disposiciones de la Administración. También deberán darse instrucciones a esas personas sobre las precauciones que han de adoptarse en materia de protección contra la radiactividad.

8. Manual de Funcionamiento.

El Manual de Funcionamiento deberá contener procedimientos de funcionamiento detallados para los diferentes equipos y sistemas en circunstancias normales y de accidente, así como indicar la manera de llevar registros adecuados de funcionamiento, niveles de radiación, evacuación de desechos y pruebas, e inspecciones relativas a la seguridad de la instalación del reactor.

9. Evaluación de Seguridad.

a) La Evaluación de Seguridad deberá contener informaciones suficientemente detalladas para que un personal calificado pueda evaluar la seguridad del buque y de su control nucleoelectrico, con inclusión de las normas y procedimientos seguidos, y determinar si el funcionamiento inicial y el permanente serán seguros. Los conceptos básicos que la Evaluación de Seguridad deberá indicar son: una descripción del buque, dispositivos de propulsión y del reactor; un estudio del funcionamiento en condiciones normales en la mar, en el puerto y en circunstancias de emergencia; una descripción del control del reactor; protección y revestimiento; protección contra radiaciones; evacuación de desechos radiactivos; alimentación de combustibles; componente de reserva y de emergencia; procedimientos de prueba; requisitos de la tripulación y de la formación profesional; y una evaluación de los accidentes posibles que indique que los peligros son mínimos. La Evaluación de Seguridad deberá indicar que la instalación del reactor no constituye un peligro excesivo para la tripulación, los pasajeros o el público, o para las vías de navegación, los alimentos o los recursos acuáticos.

b) El contenido de la Evaluación de Seguridad no deberá considerarse limitado a las informaciones sugeridas aquí, sino que deberán proporcionarse todos los datos concretos adicionales que se consideren necesarios. La Evaluación de Seguridad completa deberá estar preparada para la primera instalación de un tipo de reactor en un tipo de buque. Para los segundos y siguientes tipos de reactor generador y de buque en los que se haya demostra-

do el funcionamiento y la seguridad, la aceptación podrá basarse en un análisis de las desviaciones respecto de las características anteriores.

10. Publicación de los requisitos.

Los Gobiernos Contratantes deberán publicar cualquier requisito especial que exijan en relación con la proximidad a sus puertos, la entrada o la permanencia en ellos de un buque de propulsión nuclear.

11. Fiscalización especial.

Después de que la seguridad del buque de propulsión nuclear y de su central nucleoelectrica ha quedado debidamente demostrada, las siguientes medidas resultarán, en general, adecuadas para determinar las condiciones de seguridad de su respectivo funcionamiento:

a) Examen del registro diario del funcionamiento de la central nucleoelectrica y equipo, que comprenda un período razonable de una semana a un mes, con inclusión de la estancia en el último puerto.

b) Determinación de que la central nucleoelectrica consta debidamente en el certificado, y de que todas las inspecciones periódicas exigidas en el Manual de Funcionamiento se han llevado a cabo.

c) Determinación de que los niveles de radiación en los espacios interiores del buque, y en las zonas circundantes al buque que sean accesibles al personal de tierra, no exceden de los niveles permisibles máximos especificados en el Manual de Funcionamiento; esta determinación se hará mediante examen de los registros del buque o mediante una medición independiente.

d) Determinación de la cantidad y actividad de desechos radiactivos almacenados a bordo del buque mediante examen de los registros del buque o mediante una medición independiente, y determinación de los procedimientos y programa de toda evacuación.

e) Determinación de que la protección y el revestimiento de la instalación del reactor están intactos, y de que cualquier programa que comprenda un quebrantamiento de su integridad cumple con los requisitos del Manual de Funcionamiento.

f) Determinación de que los dispositivos y equipo convencionales y de emergencia, cuya seguridad y precisión son esenciales cuando el buque navega a través de estrechos, están en condiciones eficaces de funcionamiento.

ANEXO D

Recomendaciones

En todas las Recomendaciones que figuran a continuación, la expresión "la presente Convención" se refiere a la Convención Internacional para la

Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960, y la expresión "la Organización" se refiere a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Las siguientes Recomendaciones son las aprobadas por la Conferencia.

Recomendaciones generales

1. Denuncia de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos acepten la presente Convención en la fecha más próxima posible, y que aquellos Gobiernos que lleguen a ser parte en la Presente Convención denuncien la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, y cooperen entre sí con el fin de asegurar que sus denuncias respectivas tengan efecto en una fecha doce meses posterior a la de entrada en vigor de la presente Convención.

2. Aplicación especial de las normas de la Convención.

La Conferencia, habiendo excluido a los buques de pesca y a determinados buques de carga del campo de aplicación de determinadas disposiciones de la presente Convención, reconociendo que los requisitos de la Convención de que se trata no podrían ser de aplicación a esos buques sin modificaciones, recomienda que los Gobiernos Contratantes apliquen los principios de la presente Convención a todos los buques de la clase mencionada que pertenezcan a sus países respectivos, en la mayor medida que resulte razonable y practicable. La Conferencia recomienda en especial a los Gobiernos que tomen medidas para asegurar por lo menos las mismas normas de seguridad para las tripulaciones de otros buques, teniendo en cuenta la experiencia en la utilización de balsas salvavidas inflables en los buques de pesca.

La Conferencia, además, reconociendo que la seguridad de la vida humana en el mar quedará aumentada mediante la disponibilidad más amplia posible de instalaciones de radio a bordo de los buques, recomienda que todos los Gobiernos Contratantes estudien la posibilidad de extender la aplicación de disponer de instalaciones de radio, de manera que, en la medida de lo posible, dispongan de esas instalaciones buques, con inclusión de los buques de cabotaje y de los de pesca, a los que no es de aplicación la presente Convención en viajes por alta mar.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos Contratantes tomen medidas para asegurar que cuando los puertos de sus países respectivos sean utilizados por buques pertenecientes a países cuyos Gobiernos no sean parte en la presente Convención, se exija a esos buques observar normas de seguridad no menos eficaces que las prescritas en la presente Convención.

3. Inspecciones y visitas realizadas por Organizaciones no gubernamentales. La Conferencia, reconociendo que:

a) Según la Regla 6 del Capítulo I de la presente Convención, un Gobierno Contratante puede confiar la inspección y la visita de buques a organizaciones por él reconocidas;

b) según la Regla 13 del Capítulo I de la presente Convención, se pide de vez en cuando a Gobiernos Contratantes que hagan inspeccionar y visitar buques en puertos en los que no disponen de facilidades propias; y que

c) informaciones sobre cualesquiera disposiciones adoptadas en conformidad con el párrafo a) serían de utilidad para otros Gobiernos Contratantes al tomar disposiciones análogas.

Recomienda que los Gobiernos Contratantes notifiquen a la Organización los nombres de las organizaciones no gubernamentales a las que se hayan confiado las obligaciones mencionadas, y que la Organización comunique las informaciones así obtenidas a los Gobiernos Contratantes.

4. Buques de pesca.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos Contratantes transmitan a la Organización informaciones sobre la medida en que han encontrado posible aplicar las disposiciones pertinentes de la Convención a los buques de pesca, con el fin de que esas informaciones sean comunicadas a los Gobiernos Contratantes y a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

5. Utilización del "Registro bruto" como parámetro en futuras Convenciones.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos Contratantes realicen un estudio sobre la cuestión de si en futuras Convenciones la utilización actual del "registro bruto" como parámetro deberá ser sustituida por otro parámetro que indique el tamaño del buque y que asegure la uniformidad en la aplicación de las prescripciones de la Convención por los Gobiernos Contratantes.

Recomendaciones relativas a las disposiciones de la Convención sobre construcción

(Capítulo II)

6. Normas de compartimentación estanca de buques de pasaje.

La Conferencia ha examinado cuidadosamente la cuestión de la compartimentación estanca de buques de pasaje teniendo en cuenta los resultados alcanzados desde que la Convención Internacional para la Seguridad de la

Vida Humana en el Mar, 1948, entró en vigor, y ha llegado a un acuerdo sobre determinados requisitos adicionales destinados a alcanzar una mayor seguridad. La Conferencia reconoce, sin embargo, que las cuestiones de compartimentación estanca y estabilidad necesitan un estudio más detenido que el tiempo limitado de que dispone la presente Conferencia no ha permitido realizar, y en consecuencia recomienda que la Organización inicie en la fecha más próxima posible estudios más amplios sobre compartimentación estanca, sobre la base de las propuestas que los Gobiernos participantes formulen, incluyendo las propuestas presentadas a la Conferencia. El objetivo debe ser revisar los criterios existentes de compartimentación, estabilidad, avería y examinar las ventajas relativas de esos criterios en comparación con otros posibles criterios, desde el punto de vista de la seguridad y la viabilidad.

7. Estabilidad sin averías de los buques de pasaje, buques de carga y buques de pesca.

La Conferencia, habiendo examinado las propuestas formuladas por determinados Gobiernos de que se aprueben como parte de la presente Convención Reglas relativas a la estabilidad sin averías, llegó a la conclusión de que deben estudiarse más detenidamente esas propuestas, así como cualesquiera otros documentos pertinentes que los Gobiernos interesados puedan presentar.

La Conferencia por tanto, recomienda que la Organización, en el momento que estime oportuno, inicie estudios, sobre la base de las informaciones antes mencionadas, sobre: a) estabilidad sin averías de los buques de pasaje b) estabilidad sin averías de los buques de carga, c) de los buques de pesca, y d) normas sobre informaciones de estabilidad, teniendo en cuenta las decisiones de la presente Conferencia sobre los requisitos para estabilidad con averías y los resultados de cualesquiera estudios ulteriores que pueda realizar la Organización sobre cumplimiento de la Recomendación 3 de la Conferencia, siendo el objeto de estos estudios la formación de las normas internacionales que puedan parecer necesarias.

La Conferencia recomienda también que en esos estudios la Organización tenga en cuenta los estudios ya emprendidos por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación sobre la estabilidad de los buques de pesca, y que coopere con esa Organización en ese aspecto de la cuestión.

8. Compartimentación y estabilidad con avería de los buques de carga.

La Conferencia, habiendo examinado las propuestas formuladas por determinados Gobiernos de que se incluyan en la presente Convención reglas relativas a la compartimentación y estabilidad con avería de los buques de carga, y teniendo en cuenta los estudios que la Organización ya ha emprendido

dido sobre la cuestión del arqueo, recomienda que la Organización, con la finalidad de formular las normas internacionales que puedan parecer necesarias, inicie en fecha próxima estudios sobre la medida en que sería razonable y posible aplicar los requisitos para compartimentación y estabilidad con avería a los buques de carga tomando en consideración las propuestas antes mencionadas y cualesquiera otros documentos que los Gobiernos interesados puedan suministrar.

9. Aberturas en los mamparos y en las chapas del forro exterior.

La Conferencia reconoce los inconvenientes que ofrecen las aberturas en las chapas del forro exterior de los buques y en los mamparos estancos principales, que algunas veces pueden abrirse en la mar; pero considera que no es posible en la actualidad establecer a esas aberturas reglas internacionales respecto que sean más rigurosas que las incluidas en la presente Convención. La Conferencia reconoce, sin embargo, que la cuestión de esas aberturas, especialmente los portillos de luz situados en los costados del forro exterior por debajo de la cubierta de mamparos, merece un estudio continuado.

La Conferencia recomienda, por tanto, que los Gobiernos Contratantes realicen especiales esfuerzos para asegurar que el número de esas aberturas, en especial los portillos de luz que se puedan abrir situados por debajo de la cubierta de mamparos y las puertas a nivel del suelo de los mamparos del espacio de máquinas, se limite al mínimo requerido en cada caso.

10. Medios de hacer marcha atrás.

La Conferencia, habiendo estudiado la necesidad y la viabilidad de aprobar Reglas detalladas en la Convención sobre la potencia de maquinaria para hacer marcha atrás, es de opinión que debe conseguirse una experiencia más amplia para determinar la medida en que son necesarias Reglas adicionales relativas a la potencia de maquinaria para hacer marcha atrás, antes de promulgar esas disposiciones.

La Conferencia recomienda, por tanto, que los Gobiernos Contratantes lleven a cabo un estudio más amplio sobre la cuestión de la potencia de maquinaria para hacer marcha atrás, y que los Gobiernos intercambien entre ellos informaciones sobre esa cuestión.

11. Procedimientos de prueba para divisiones piro-resistentes e ignífugas, revestimiento de las cubiertas y características de la propagación de llama.

La Conferencia, observando que existe amplia diferencia entre los diferentes procedimientos de prueba adoptados por los Gobiernos para los mamparos de las Clases "A" y "B", la resistencia de las superficies a la propagación de la llama, y las características piro-resistentes de los revestimientos de las cubiertas, recomienda que, con el fin de alcanzar mayor uniformidad de procedimientos en esas cuestiones, los Gobiernos Contratantes envíen

a la Organización un número suficiente de ejemplares de cualquier documento que indique los procedimientos de prueba que emplean, para su distribución a los demás Gobiernos Contratantes.

12. Existencia de presión en la tubería principal de contra incendios.

La Conferencia, aunque reconociendo la importancia de las instalaciones contra incendios situadas en tierra para combatir incendios declarados a bordo de buques surtos en puerto, considera que deben adoptarse precauciones adicionales en esos momentos debido a los peligros inherentes. La Conferencia recomienda, en consecuencia, que los Gobiernos Contratantes procuren asegurar, siempre que sea posible mientras los buques están en puerto, que las bombas contra incendios estén dispuestas para su utilización inmediata si no existe conexión a tierra de la tubería principal de contra incendios.

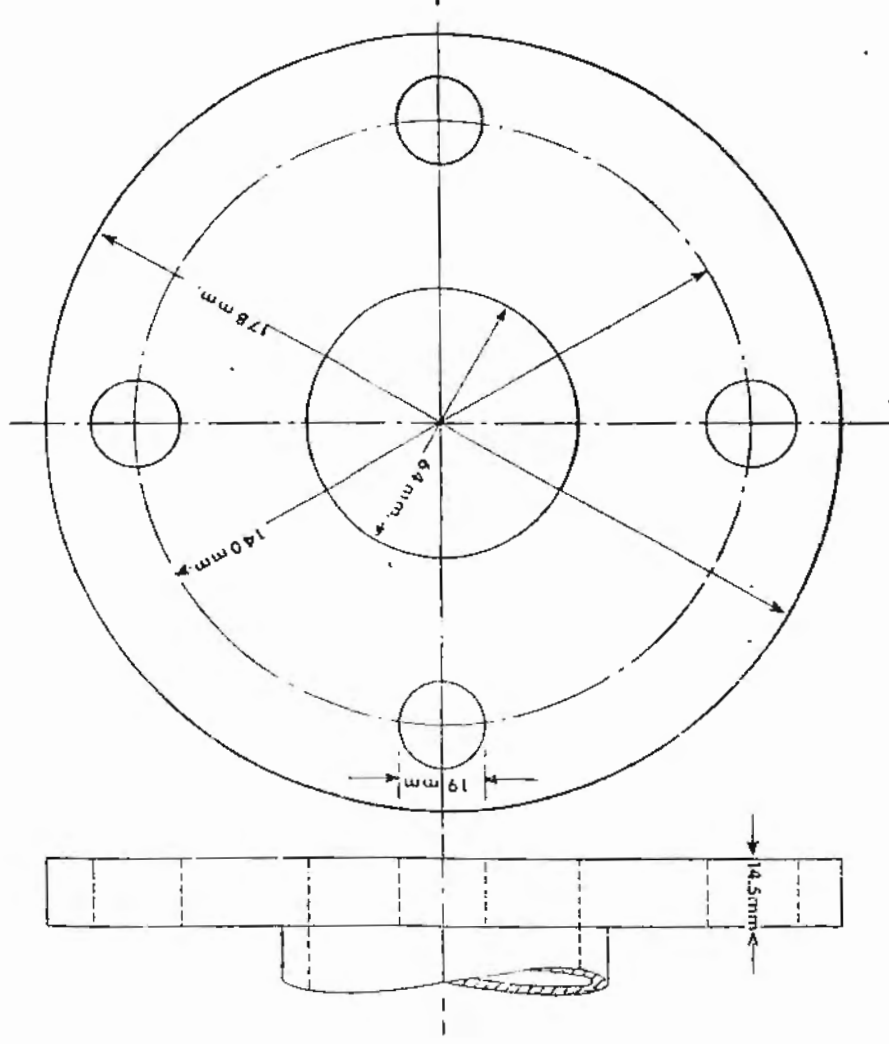
13. Conexión internacional a tierra.

La Conferencia, reconociendo que para combatir incendios a bordo de buques es necesario un acoplamiento universal de buque a buque y de buque a tierra, ha decidido exigir la existencia a bordo de los buques de una conexión internacional a tierra que reúna los requisitos de la presente Convención, de manera que pueda establecerse una conexión de buque a buque y de buque a tierra, con el fin de suministrar agua a la tubería principal de contra incendios y al sistema de rociadores.

La Conferencia, en consecuencia, recomienda que los Gobiernos Contratantes pidan a las autoridades portuarias, u otras Autoridades competentes, de sus respectivos países que instalen dispositivos análogos en tierra, facilitando manguitos que tengan en un extremo el acoplamiento o reborde usual de las mangueras o bocas contra incendios utilizadas en el puerto.

La descripción de la conexión internacional a tierra figura a continuación y en el diseño adjunto.

Conexión Internacional a Tierra (Buques)



Diámetro exterior: 7 pulgadas (o 178 milímetros).
 Diámetro interior: 2 y media pulgadas (o 64 milímetros).
 Diámetro del círculo del tornillo: 5 y media pulgadas (o 140 milímetros).
 Agujeros: cuatro agujeros de tres cuartos de pulgada (o 19 milímetros),
 de diámetro, colocados equidistantemente.

Espesor del reborde: 9-16 pulgadas (o 14.5 milímetros) como mínimo.
 Tornillos: cuatro, cada uno de 5 ocaños de pulgada (o 16 milímetros), de
 diámetro y 2 pulgadas (o 50 milímetros de longitud).
 Superficie del reborde: plana.

Materia: cualquiera adecuada para trabajar a 150 libras por pulgada cua-
 drada (o 10.5 kilogramos por centímetro cuadrado).
 Junta: cualquiera adecuada para trabajar a 150 libras por pulgada cua-
 drada (o 10.5 kilogramos por centímetro cuadrado).

14. Cilindros de gas carbónico (recargo y relleno).

La Conferencia, reconociendo que han surgido dificultades por falta de
 aceptación recíproca de cilindros de gas carbónico, utilizados en las ins-
 tancias de extinción de incendios en los buques, al ser enviados por me-
 dios de transporte terrestre para volverlos a cargar en un país distinto al de
 origen, recomienda que los Gobiernos Contratantes tomen las medidas que
 sean necesarias para permitir el transporte de los cilindros con destino a las
 instalaciones de recargo y procedentes de las mismas, y para permitir que
 los cilindros sean recargados de acuerdo con los requisitos de la instalación
 de extinción de incendios, tal como hayan sido aprobados para cada buque
 concreto por el Gobierno interesado.

Además, la Conferencia reconoce que existen diferencias en la práctica
 de los países en cuanto a la proporción en que se rellenan los cilindros de
 gas carbónico y teniendo en cuenta el peligro de que la eficacia de un sis-
 tema de colocación de incendios mediante gas carbónico quede menoscabada
 si los cilindros se rellenan en una proporción equivocada, recomienda tam-
 bién que debe procurarse alcanzar un acuerdo internacional sobre la adop-
 ción de proporciones de relleno generales, tales como dos tercios para las
 zonas tropicales y tres cuartos para las zonas templadas.

15. Medidas de seguridad en los buques-cisternas.
 La Conferencia, reconociendo la importancia de las medidas de seguridad
 en la construcción y explotación de los buques cisterna relativas al peligro
 de incendio y explotación inherente, recomienda que los Gobiernos Con-
 trantes intercambien información sobre las siguientes cuestiones.

a) El establecimiento de límites internacionales para las diferentes clases
 de líquidos transportados, y

b) la preparación de reglas internacionales aplicables que comprendan las
 medidas de seguridad que han de observarse en los buques cisterna, me-
 didas que deberán sustituir a las prescripciones actuales de los diferentes
 Gobiernos y Autoridades portuarias.

16. Transporte de explosivos.

La Conferencia, considerando que el transporte de explosivos a bordo de
 buques de carga implica problemas de protección contra incendios y que

para la mayoría de los explosivos transportados de esa manera, el rociamiento o la inundación de los explosivos constituye la única protección posible contra el peligro de una elevación de temperatura que afecte a su estabilidad química; considerando, además, que la inundación incontrolada de una bodega mediante gran cantidad de agua ofrece el peligro de afectar peligrosamente a la flotabilidad y estabilidad de muchos buques de carga, en especial los buques de menor desplazamiento; es de opinión que la separación de los explosivos de otras mercancías en los buques, y especialmente las mercancías incompatibles, debe ser objeto de un estudio más amplio por parte de los Gobiernos Contratantes.

La Conferencia, por tanto, recomienda que los Gobiernos Contratantes envíen a la Organización un número suficiente de ejemplares, para poder ser distribuidos a los demás Gobiernos de cualesquiera documentos de importancia relativos a esta cuestión, y en especial a la posibilidad de reservar, para el transporte de explosivos, bodegas o pañoles de pólvora de un tamaño tal que su inundación mediante agua no afecte peligrosamente a la seguridad del buque.

17. Efecto de las reglas de arqueo sobre la seguridad.

La Conferencia, considerando que la regulación actual de los espacios descubiertos de los buques de navegación marítima puede dar lugar a que no siempre se asegure al más alto grado de seguridad posible, recomienda que la Organización examine la influencia de las reglas de arqueo en lo que se refiere a sus condiciones de navegabilidad, seguridad y protección contra incendios, y en especial la conveniencia de:

- a) prescindir de los dispositivos de cierre proscritos en la actualidad, o de sustituirlos por dispositivos de cierre estancos; y
- b) cambiar los métodos presentes de arqueo con el fin de mejorar la seguridad de los buques.

Recomendaciones referentes a las disposiciones de la Convención sobre los dispositivos de salvamento (Capítulo III)

18. Franco bordo de los botes salvavidas.

La Conferencia recomienda que, en conformidad con el párrafo a) de la Regla 5 del Capítulo III de la presente Convención, los Gobiernos Contratantes exijan que el franco bordo de un bote salvavidas no sea inferior al 44 por ciento del puntal de trazado, ni menor al 6 por ciento del bote salvavidas.

La Conferencia recomienda también que la altura metacéntrica inicial

de un bote salvavidas cargado con la totalidad de las personas y equipo, no sea inferior a la indicada por la siguiente fórmula:

$$h \geq \frac{2,8nB^2}{DF}$$

en la que h es la altura metacéntrica inicial en metros.

h es el número de personas acomodadas en el bote.

B es la manga del bote en metros.

D es el desplazamiento de agua en kilogramos, y

F es el franco bordo en metros.

19. Botes salvavidas contruídos de material plástico reforzado.

La Conferencia recomienda que, en el presente estado de desarrollo de los botes salvavidas contruídos de material plástico reforzado, los Gobiernos Contratantes aseguren una cuidadosa inspección de los botes salvavidas de ese tipo en todas las fases de su construcción.

La Conferencia también recomienda que los Gobiernos Contratantes establezcan, para el prototipo de bote salvavidas y para los subsiguientes botes salvavidas especificados de las mismas características, las pruebas de resistencia que consideren apropiadas teniendo en cuenta su respectiva experiencia en ese tipo de bote salvavidas.

20. Botes salvavidas de los buques-cisternas.

La Conferencia, teniendo presente la necesidad de que los botes salvavidas de los buques-cisternas puedan resistir al fuego cuando estén amarrados a los pescantes, y de que sea posible arriarlos sin peligro con la totalidad de las personas y equipo y apartarlos del costado del buque cuando hay un incendio en la superficie del agua, recomienda que los Gobiernos Contratantes continúen en sus estudios sobre los requisitos para los botes salvavidas de los buques-cisternas y que, en especial, esos estudios comprendan los siguientes extremos:

- a) la necesidad de que los botes salvavidas de los buques-cisternas sean de materiales no inflamables y piro-resistentes, y de que estén adecuadamente aislados;
- b) que haya un rociador de agua para enfriar el bote salvavidas hasta el máximo grado posible; y
- c) que existan medios para proteger a los ocupantes contra el fuego, las altas temperaturas y el humo.

La Conferencia también recomienda que los Gobiernos Contratantes informen a la Organización de los resultados de cualesquiera investigaciones sobre esas cuestiones, con el fin de que puedan ser difundidos.

21. Reparaciones de emergencia de botes salvavidas.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos Contratantes fomenten los experimentos para encontrar un material autoadaptable apropiado para la reparación de emergencia de averías ligeras en todos los tipos de material utilizado en la construcción de botes salvavidas.

22. Instrucción de los marinos en primeros auxilios y supervivencia en el mar.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos Contratantes fomenten la instrucción de sus respectivos marinos en primeros auxilios y supervivencia en el mar, en conformidad con las normas prescritas por cada Gobierno.

23. Inspección de balsas salvavidas inflables.

La Conferencia, reconociendo que en el estado actual de desarrollo de las balsas salvavidas inflables es necesario inspeccionarlas a intervalos no superiores a un año, recomienda que los Gobiernos Contratantes adopten medidas en consecuencia y que, cuando se establezcan estaciones de reparación de balsas salvavidas inflables, esas estaciones cumplan con los requisitos fijados por el Gobierno del país en el que estén situadas.

A los fines de esta Recomendación, una estación de reparación es un lugar equipado en forma apropiada en el que pueden realizarse las inspecciones periódicas de las balsas salvavidas inflables y llevarse a cabo cualquier reparación que sea necesaria.

24. Superposición de botes salvavidas.

La Conferencia, habiendo aprobado en la presente Convención disposiciones prohibiendo la estiba de botes salvavidas uno encima de otro, o uno dentro de otro, debajo de un solo juego de pescantes, recomienda, sin embargo, a los Gobiernos Contratantes que examinen los adelantos que puedan alcanzarse en la estiba de botes salvavidas en esa forma y que informen a la Organización sobre ello, con el fin de que pueda estudiarse a través de la Organización la posibilidad de permitir la utilización de cualquier sistema que se considere no posee los inconvenientes que ofrecen los métodos actuales de superposición.

Recomendaciones relativas a las disposiciones de la Convención sobre Radiotelegrafía y radiotelefonía (Capítulo IV)

25. Exenciones concedidas en conformidad con la Regla 5 del Capítulo IV de la presente Convención.

La Conferencia, considerando que el párrafo c) de la Regla 5 del Capítulo IV de la presente Convención exige que cada Gobierno Contratante remita

a la Organización, lo antes posible después del 1.º de enero de cada año, un informe indicando todas las exenciones concedidas según los párrafos a) y b) de la Regla 5 del Capítulo IV durante el año natural anterior y dando las razones para la concesión de esas exenciones y considerando también que un resumen de las informaciones obtenidas en esa manera, clasificado de acuerdo con las razones para la concesión de las exenciones, será de utilidad para los Gobiernos Contratantes un informe resumido en forma apropiada, cada tres años, indicando el número de exenciones concedidas en relación con las razones de su concesión.

26. Servicios de escucha para llamadas de socorro.

La Conferencia, reconociendo que las instalaciones de radio situadas en tierra contribuyen en gran medida a la seguridad de la vida humana en el mar, recomienda:

a) que los Gobiernos Contratantes estudien el establecimiento y mantenimiento, en la medida en que resulte posible durante las horas de servicio, de una escucha continua en la frecuencia radiotelegráfica de socorro prescrita en el Reglamento de Radiocomunicaciones, por medio de un operador diplomado que utilice auriculares o un altavoz en las estaciones radiotelegráficas costeras que trabajen en las bandas de frecuencia media;

b) que los Gobiernos Contratantes estudien el establecimiento y mantenimiento, en la medida en que resulte posible durante las horas de servicio, de una escucha continua en la frecuencia radiotelegráfica prescrita en el Reglamento de radiocomunicaciones para ser utilizada por las embarcaciones de salvamento en las bandas comprendidas entre los 4,000 kilociclos y los 27,500 kilociclos, mediante un operador diplomado que utilice auriculares o un altavoz por lo menos en una de las estaciones radiotelegráficas terrestres que estén bajo su respectiva jurisdicción y que trabajen en las bandas de alta frecuencia.

c) que para fomentar con fines de seguridad la instalación de un equipo radiotelefónico a bordo de los buques de poco desplazamiento, cada Gobierno Contratante, en la medida en que sea posible, deberá establecer o fomentar el establecimiento de estaciones radiotelefónicas costeras que trabajen en las bandas radiotelefónicas de frecuencia media;

d) que cada Gobierno Contratante, teniendo en cuenta la zona servida por sus estaciones radiotelefónicas costeras, mantenga, durante las horas de servicio, una escucha continua en la frecuencia radiotelefónica de socorro, mediante un operador diplomado que utilice auriculares o un altavoz en la medida en que resulte posible, en un número suficiente de estaciones radiotelefónicas costeras que estén bajo su jurisdicción, con el fin de reducir al máximo la posibilidad de que no sea recibida una llamada radiotelefónica de socorro.

27. Grado de interferencia en la frecuencia radiotelegráfica de socorro. La Conferencia, reconociendo que en la actualidad existe una tendencia a aumentar la potencia máxima de las instalaciones radiotelegráficas, y que ello puede producir un incremento del grado de interferencia en la frecuencia radiotelegráfica de socorro, que menoscabe considerablemente la utilización de esa frecuencia para fines de seguridad, recomienda que la Organización invite a la Unión Internacional de Telecomunicaciones a estudiar las medidas que podrían adoptarse para impedir ese incremento del grado de interferencia.

28. Amplitud de frecuencia de los receptores radiotelegráficos de reserva. La Conferencia, reconociendo la importancia de asegurar la recepción por los buques de los mensajes referentes a la seguridad de la navegación, recomienda que los Gobiernos Contratantes fomenten la instalación en los buques de receptores radiotelegráficos de reserva que puedan captar no sólo la frecuencia radiotelegráfica de socorro, sino también aquellas frecuencias y clases de emisión utilizadas para la transmisión de señales horarias, mensajes meteorológicos y otras comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación, que se consideren necesarias.

29. Interferencias causadas por antenas conectadas a receptores de radio. La Conferencia, reconociendo que las antenas conectadas a receptores de radio pueden causar, a menos que estén adecuadamente controladas, graves interferencias en los servicios de radiocomunicación y de radiogoniometría de los buques; y teniendo en cuenta las prescripciones del párrafo g) de la Regla 9 del Capítulo IV de la presente Convención de que, en los buques provistos de una estación radiotelegráfica, en conformidad con la Regla 3 o la Regla 4 del Capítulo IV de la presente Convención, deberán tomarse medidas, en caso de que sean necesarias, para asegurar que esas antenas no producen interferencias en el funcionamiento eficiente y correcto de la estación, recomienda como pauta:

a) que en los buques nuevos provistos de una estación radiotelegráfica en conformidad con la Regla 3 o la Regla 4 del Capítulo IV, todos los receptores de radio estén conectados a un sistema de antena común o bien a antenas eficientes y debidamente instaladas que, en el caso de estar un buque equipado con un radiogoniómetro;

I. estén fuera de un radio de 50 pies, contados a partir de la antena del radiogoniómetro; o que

II. no se alcen por encima de la base de la antena del radiogoniómetro; o que

III. que se tomen medidas análogas, siempre que sea posible, en relación con los buques nuevos dotados de una instalación radiotelefónica, en conformidad con la Regla 4 del Capítulo IV de la presente Convención; y

en relación con los buques existentes que estén provistos de una instalación radiotelegráfica o de una instalación radiotelefónica, en conformidad con la Regla 3 o la Regla 4 del Capítulo IV.

30. Dispositivo automático de señal de alarma radiotelegráfica.

La Conferencia, reconociendo que el dispositivo automático de señal de alarma radiotelegráfica exigido por el párrafo r) de la Regla 9 del Capítulo IV de la presente Convención, permite a una persona inexperta manipular el transmisor de reserva de una estación radiotelegráfica en caso de que el oficial radiotelegrafista quede imposibilitado de hacerlo en un momento en que sea necesario emitir una llamada de socorro, y emitir señales mediante las que otros buques puedan localizar el buque en peligro, recomienda que:

a) en las instalaciones nuevas, el dispositivo automático de señal de alarma radiotelegráfica pueda cambiarse con instalaciones adicionales que permitan la transmisión de:

I. la señal de alarma radiotelegráfica;

II. la llamada de socorro radiotelegráfica;

III. una señal larga.

b) las instalaciones adicionales no impedirán el debido funcionamiento del dispositivo automático de señal de alarma radiotelegráfica exigido por el párrafo r) de la Regla 9 del Capítulo IV; y que

c) los Gobiernos Contratantes que exijan la existencia de esas instalaciones adicionales tomen medidas para la formulación de instrucciones apropiadas para que un personal inexperto pueda hacer funcionar el transmisor de reserva. Esas instrucciones deben indicar con claridad el procedimiento que ha de seguirse en la transmisión de la señal de alarma radiotelegráfica y de la llamada de socorro, como señalan los párrafos pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra 1959.

31. Radiogoniómetros operando en la frecuencia radiotelefónica de socorro.

La Conferencia, considerando que la existencia de radiogoniómetros capaces de operar en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 182 kilociclos a bordo de los buques a los que la Regla 11 del Capítulo V de la presente Convención exige estar dotados de radiogoniómetros, puede posiblemente proporcionar, en el futuro, una ayuda valiosa para la localización de buques de poco desplazamiento en peligro y de embarcaciones salvavidas que dispongan de equipo radiotelefónico, y reconociendo que el Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones está en la actualidad estudiando esa cuestión, recomienda que la Organización siga los progresos de ese estudio, evalúe los adelantos alcanzados en ese campo y, si resulta

oportuno, en el momento apropiado formule recomendaciones a los Gobiernos Contratantes sobre esa cuestión.

32. Instalación radiotelegráfica de que han de disponer los botes salvavidas con motor.

La Conferencia, reconociendo la importancia, para la seguridad de la vida humana en el mar, de localizar con rapidez las embarcaciones salvavidas, recomienda que los Gobiernos Contratantes fomenten la existencia, en la instalación radiotelegráfica de que han de disponer los botes salvavidas con motor, de un dispositivo automático que transmita, no solamente las señales de alarma radiotelegráfica y de socorro, sino también el indicativo de llamada del bote salvavidas y una señal larga para fines radiogoniométricos.

33. Equipo del servicio de escucha radiotelefónica.

La Conferencia, considerando que la Regla 7 del Capítulo IV de la presente Convención prescribe las condiciones en que debe mantenerse un servicio de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro a bordo de los buques a los que son de aplicación la Regla 4 del mencionado Capítulo IV, prescribe los métodos que han de emplearse para asegurar que el receptor de servicio de escucha está correctamente sintonizado con la frecuencia radiotelefónica de socorro, y teniendo en cuenta que es conveniente la adopción de un dispositivo de escucha que ocasione el menor trastorno posible en la rutina del buque y que permita la realización del servicio de escucha prescrito en las mejores condiciones posibles, recomienda que, antes de adoptar un equipo de servicio de escucha para ser utilizado en los buques dotados de radiotelefonía, los Gobiernos Contratantes tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Receptor.

a) Si en el servicio de escucha se utiliza un receptor distinto del receptor principal, conviene:

I. que la selectividad sea la apropiada para producir sensibilidad prácticamente uniforme en una banda de 3,5 kilociclos en ambos lados de la frecuencia radiotelefónica de socorro, y fuera de esa banda una sensibilidad que decrezca lo más rápidamente posible, en conformidad con la mejor práctica de la técnica;

II. que la sensibilidad no sea inferior a la exigida por el receptor principal en el párrafo f) de la Regla 15 del Capítulo IV de la presente Convención;

III. que el número de controles sea el mínimo posible;

IV. que el consumo de energía sea lo más bajo posible.

b) Cualquiera que sea el receptor utilizado en el servicio de escucha debe tener una potencia de salida suficiente para hacer funcionar un altavoz,

bien que se utilice solo, o bien que esté dotado de alguno de los dispositivos mencionados a continuación en la Sección B.

2. Altavoces con filtro.

El altavoz puede estar dotado:

a) de un filtro que mantenga el nivel de salida de las fracciones de señales de alarma en el nivel de volumen normalmente utilizado en el servicio de escucha y que reduzca la potencia de las demás radiofrecuencias. Ese filtro debe ser de un tipo que permita suprimir sus efectos cuando se recibe la señal de socorro o de alarma radiotelefónica, con el fin de facilitar la escucha del mensaje de socorro; y

b) además si así se desea, de un dispositivo que, al ser utilizado en unión del filtro mencionado en el párrafo a) de esta Sección II, silencie el altavoz en la ausencia de una señal de alarma radiotelefónica. Ese dispositivo deberá poderse enchufar y desenchufar con facilidad, puesto que se destina a ser utilizado solamente en las condiciones previstas en el apartado II del párrafo b) de la Regla 7 del Capítulo IV de la presente Convención.

3. Especificaciones varias.

a) Si se utilizan filtros, las frecuencias de respuesta máxima de los filtros tendrán una tolerancia de 1,5 por ciento. La respuesta no debe caer a un nivel inferior al 50 por ciento de la respuesta máxima en las frecuencias que difieran el 3 por ciento como máximo de la frecuencia de respuesta máxima.

b) Si el dispositivo mencionado en el párrafo b) de la Sección II está instalado, deberá, cuando esté enchufado y no existiendo ningún ruido ni interferencia, y en caso de recibirse una señal de alarma radiotelefónica, poder poner en funcionamiento el altavoz lo más rápidamente posible, y como máximo seis segundos después de la recepción de la señal de alarma.

c) Si el receptor está provisto de una antena propia, deben tomarse medidas para impedir que se pueda averiar el receptor cuando el transmisor del buque esté transmitiendo.

d) El receptor, el altavoz y los dispositivos accesorios deben ser de una solidez que exija los mínimos cuidados de conservación cuando el buque está en la mar y que resista las vibraciones, la humedad y los efectos de las variaciones de temperatura y de voltaje debidas a las especiales condiciones reinantes a bordo de un buque en la mar, y deberá continuar funcionando en esas condiciones.

34. Recomendaciones del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (C. C. I. R.).

La Conferencia, considerando que determinadas recomendaciones del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones serán de utilidad a los Gobiernos Contratantes para la aplicación uniforme de las Reglas de

la presente Convención relativas a las instalaciones de radio, recomienda que los Gobiernos Contratantes tengan en cuenta aquellas disposiciones de las Recomendaciones N. 45 y N. 218 del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones, que no se incluyen en la presente Convención.

Recomendaciones relativas a las disposiciones de la Convención sobre seguridad de la Navegación (Capítulo V)

35. Avisos de tempestades huracanadas.

La Conferencia, considerando que es preferible prevenir los desastres a simplemente prestar ayuda, y teniendo presente que pueden utilizarse las señales de alarma radiotelegráfica y radiotelefónica para impedir los desastres

a) Recomienda que los Gobiernos Contratantes autoricen a estaciones costeras seleccionadas a que la radiación inicial, mediante radiotelegrafo o radioteléfono de avisos urgentes de tempestades huracanadas, los hagan preceder de la señal de alarma apropiada, siempre que ese procedimiento sea adecuado (por ejemplo, cuando la estación esté cerca de la ruta prevista de una tempestad huracanada), y

b) Recomienda también que, con el fin de reducir al mínimo las interferencias, cuando existan varios países cercanos que sean ribereños de una zona marítima, podría elegirse una sola estación costera, mediante acuerdo entre los Gobiernos de esos países, para que realice las emisiones mencionadas con destino a la zona.

36. Sonda acústica.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos Contratantes fomenten el progreso y la utilización de eficaces sondas acústicas de eco.

37. Luces costeras.

La Conferencia recomienda que, en la medida de lo posible, los Gobiernos Contratantes tomen medidas para regular la posición y la intensidad de las luces costeras situadas en la vecindad de la entrada de los puertos, con el fin de asegurar que esas luces no sean confundidas con las de navegación del puerto, ni menoscaben la visibilidad de las mismas.

38. Transmisión de mensajes meteorológicos.

La Conferencia recomienda el valor para la seguridad en el mar, de los mensajes radiometeorológicos transmitidos desde los buques a las estaciones costeras apropiadas, en conformidad con la Regla 4 del Capítulo V de la presente Convención, recomienda que los Gobiernos Contratantes tomen las medidas oportunas para que esos mensajes resulten gratuitos para el

buque interesado y adopten las disposiciones pertinentes para la radio-recepción de esos mensajes.

39. Adiestramiento de capitanes, oficiales y miembros de las tripulaciones en la utilización de ayudas a la navegación y otros dispositivos.

La Conferencia:

I. teniendo presentes las disposiciones de la Regla 13 del Capítulo V de la presente Convención, relativas a las tripulaciones de los buques desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar;

II. tomando en debida cuenta las disposiciones de las dos Convenciones aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, es decir, la Convención sobre Certificados de Competencia para Oficiales, de 1936 (No. 53) y la Convención sobre expedición de Certificados de Marineros Patentados, de 1946 (No. 74);

III. reconociendo que la eficacia de las ayudas a la navegación, dispositivos de salvamento y dispositivos para la prevención, detección o extinción de incendios depende en gran medida de la capacidad de los oficiales y miembros de la tripulación para utilizarlos en forma apropiada y con pleno conocimiento de sus limitaciones;

IV. reconociendo que la falta de esa capacidad puede ser una causa que contribuya a los accidentes en la mar;

V. tomando nota del Acuerdo concluido entre la Organización y el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo sobre la cooperación entre las dos Organizaciones, y, en particular del Artículo 3 de ese Acuerdo; recomienda

a) que los Gobiernos Contratantes tomen todas las medidas posibles, si es necesario en cooperación con los demás Gobiernos Contratantes, para asegurar que el conocimiento y adiestramiento de los capitanes, oficiales y miembros de las tripulaciones en lo que se refiere a la utilización de ayudas a la navegación, dispositivos de salvamento y dispositivos aprobados para la prevención, detección y extinción de incendios, o para prevenir o aminorar los accidentes en la mar, sea suficientemente amplio, y también que, mediante cursos complementarios o de perfeccionamiento, o por otros medios adecuados, ese conocimiento y adiestramiento sea mantenido al día y al corriente de los adelantos tecnológicos modernos en esa esfera, y

b) que dentro de sus respectivas esferas de actividad, la Organización y la Organización Internacional del Trabajo cooperen estrechamente entre sí y con todos los Gobiernos interesados para alcanzar los fines mencionados.

40. Coordinación de la seguridad en el mar y en el aire.

La Conferencia, reconociendo que es conveniente coordinar las actividades relativas a la seguridad en el mar y sobre el mar, recomienda que la

Organización, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Meteorológica Mundial continúan sus estudios conjuntos sobre cuestiones relativas al planeamiento y establecimiento de instalaciones para la búsqueda y salvamento y a la difusión de informaciones sobre esas medidas así como sobre otras cuestiones de interés común para esas organizaciones referentes a la seguridad en el mar.

41. Comunicación entre buques y aviones.

La Conferencia, reconociendo que son necesarias las comunicaciones entre aeronaves y buques que intervengan en situaciones de peligro, recomienda que el Grupo de Trabajo establecido por la Organización, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Meteorológica Mundial, examine con urgencia la mejor manera de establecer esas comunicaciones.

42. Código Radiotelefónico Internacional.

La Conferencia, reconociendo que las dificultades atmosféricas pueden perjudicar la fructuosa comunicación de mensajes de socorro y de informaciones sobre búsqueda y salvamento, y que un código radiotelefónico breve y sencillo podría ser una ayuda importante para vencer esas deficiencias en las zonas en que se producen, recomienda:

a) Que la Organización emprenda lo más pronto posible los estudios recomendados por la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, en los párrafos 2 y 3 de la Recomendación número 22 de esa Conferencia;

b) Que al emprender esos estudios, la Organización otorgue prioridad al examen del Anexo 3 de la Recomendación número 22 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, con el fin de que quede en disposición de ser utilizado de manera general lo más pronto posible;

c) Que con objeto de ayudar a la Organización en esos estudios los Gobiernos Contratantes estudien el código propuesto en los Anexos 2 y 3 de la Recomendación número 22 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, realizando en forma adecuada pruebas limitadas y controladas en condiciones reales y otorgando prioridad a aquella parte del código reproducida en el Anexo 3; y que comuniquen sus respectivas conclusiones a la Organización, así como a la Unión Internacional de Telecomunicaciones, lo más pronto posible; y

d) Que al contestar al párrafo 1 de la Recomendación 22, la Organización comunique que la presente Conferencia ha estimado que un código radiotelefónico apropiado, breve y sencillo, constituiría una ayuda importante para la seguridad de la vida humana en el mar, y que ha pedido a la Organización y a los Gobiernos Contratantes que inicien las actividades mencionadas en los párrafos a), b) y c) de esta Recomendación.

43. Radiogoniómetros y radiofaros de frecuencia media.

La Conferencia, reconociendo que los radiogoniómetros de frecuencia media continuarán constituyendo una ayuda importante para la navegación, recomienda que los sistemas existentes de radiofaros instalados para ser utilizados en conexión con los radiogoniómetros de frecuencia media de a bordo, sean mantenidos universalmente a un nivel no inferior al existente en la actualidad, y que en determinadas zonas (especialmente en aquellas en que se hayan establecido esos sistemas), se mejoren y amplíen los mismos en la medida en que lo requieran las necesidades de la navegación y la ocasión lo consienta.

44. Ayudas electrónicas a la navegación.

La Conferencia, reconociendo que los adelantos de la técnica radioeléctrica son de gran utilidad para la navegación, recomienda:

a) que los Gobiernos Contratantes reconozcan la conveniencia de adoptar equipos, dispositivos o sistemas nuevos en los que se hayan introducido técnicas adelantadas de ayudas electrónicas a la navegación, cuya utilidad o necesidad práctica para la promoción de la seguridad de la navegación haya quedado demostrada;

b) que los Gobiernos Contratantes estudien todas las informaciones disponibles sobre los progresos de los sistemas electrónicos de determinar la posición, con especial referencia a la posibilidad de su utilización en sus respectivos países y por sus buques nacionales;

c) que los Gobiernos Contratantes aseguren que en la selección de sistemas de ayuda a la navegación de aeronaves y buques se dé la importancia debida a las ventajas relativas de los diferentes sistemas desde ambos puntos de vista, y que cuando se elijan sistemas que satisfagan las necesidades tanto de los buques como de las aeronaves, esos sistemas se organicen y manejen de manera que respondan a esas necesidades en la forma más completa que sea posible;

d) que los Gobiernos Contratantes tomen parte en el intercambio regular de informaciones sobre la totalidad de la cuestión de las ayudas electrónicas a la navegación y que informen a la Organización de cualesquier requisitos prácticos o adelantos técnicos o aplicaciones de adelantos técnicos cuyo estudio pueda fomentar la seguridad de la vida humana en el mar; y que al hacer tal cosa, los Gobiernos Contratantes proporcionen aquellos datos que puedan resultar de utilidad para cualquier estudio que la Organización comprenda; y

e) que la Organización considere la cuestión de las ayudas electrónicas a la navegación como de importancia fundamental para el incremento de la seguridad de la navegación, que inicie o continúe los estudios especiales sobre diferentes aspectos del problema que se juzguen necesarios o conve-

nientes y que emprenda la coordinación y difusión de las informaciones relativas a este campo, mencionadas en el párrafo d) de la presente Recomendación.

15. Radar.

I. La Conferencia recomienda:

I. que los equipos de radar transportados a bordo de los buques se utilicen cada vez más cuando existe poca visibilidad para obtener un aviso anticipado de la presencia de otros buques, de obstáculos a la navegación y de las condiciones de la navegación; y para medir su distancia y rumbo; y como un medio de ayuda para determinar la marcha anterior de otros buques;

II. que es muy conveniente que esos equipos puedan proporcionar las informaciones necesarias para la realización de todas esas funciones cualesquiera que sean las condiciones del tiempo y del mar en que un buque pueda eventualmente encontrarse, y a distancias suficientes para permitir que se adopten las medidas apropiadas al incremento de la seguridad de la navegación; y que esos equipos proporcionen una indicación segura y positiva en caso de que el rendimiento total se reduzca;

III. que los equipos de radar a bordo de los buques que tengan un nivel de rendimiento en su funcionamiento inadecuado pueden resultar perjudiciales para la seguridad de la navegación;

IV. que puede ofrecer considerables ventajas asegurar una uniformidad en el nivel de detección que posean los equipos de radar de que dispongan los buques, de manera que los pilotos y los oficiales de derrota puedan confiar en el funcionamiento del equipo en cualquier buque en el que presten sus servicios;

V. que todas las posibilidades de aplicación de un equipo de radar de utilización general instalado a bordo de un buque, solamente pueden ponerse plenamente en práctica si existen dispositivos que permitan que sus indicaciones se puedan estabilizar en azimut.

Recomendación:

a) que los Gobiernos Contratantes tomen en la instalación a bordo de los buques a los que se aplica el Capítulo I de la presente Convención, de equipos de radar que tengan un nivel de rendimiento no inferior al indicado en el Cuadro de Normas de Funcionamiento anexo a esta Recomendación;

b) que los Gobiernos Contratantes tomen en la existencia de dispositivos de estabilización en azimut en los equipos de radar instalados a bordo de los buques;

c) que la Organización estudie la medida en que la uniformidad del

alcance de la detección de los equipos de radar instalados a bordo de los buques pueda lograrse internacionalmente.

Cuadro de Normas de Funcionamiento.

A. Alcance efectivo.

En un buque con un balance de 10 grados en ambos sentidos, el equipo debe dar con claridad la imagen de:

I. un buque de 3,000 toneladas de registro bruto a una distancia de 7 millas marinas, cualquiera que sea su aspecto;

II. un objeto, tal como una balisa luminosa de navegación, a una distancia de 2 millas marinas, en caso de que tenga una superficie de eco de 10 metros cuadrados, aproximadamente.

III. el equipo debe poder dar la imagen del objeto mencionado en el párrafo II hasta una distancia mínima de 100 yardas (o 92 metros).

Deben instalarse medios de reducir al mínimo las respuestas no deseadas debidas a las precipitaciones y al mar.

B. Poder separador.

1. *En azimut.* El equipo debe poder detectar separadamente dos objetos situados a la misma distancia y que no se hallen separados entre sí más de 3 grados en azimut.

2. *En alcance.* El equipo debe poder detectar separadamente, en la escala más corta del aparato, dos objetos que se encuentren en el mismo azimut y que estén separados entre sí 75 yardas (o 68.25 metros).

C. Poder separador.

1. En Azimut.

El equipo debe disponer de medios de medir, con un error no superior a 2 grados, el azimut de cualquier objeto situado a una distancia igual o superior a tres cuartos de milla marina, cuyo eco no haya detectado.

2. En distancia.

El equipo debe disponer de medios de medir, con un error no superior al 6 por ciento, la distancia a que se encuentra cualquier objeto que esté alejado tres cuartos de milla marina o más, y cuyo eco se haya detectado. El error en la medición de distancias inferiores a tres cuartos de milla marina no debe ser superior a 90 yardas (u 82 metros).

D. Duración y resistencia a los efectos del clima.

La instalación de radar debe poder funcionar sin interrupción en las condiciones de vibración, humedad y cambio de temperatura que probablemente se den en el buque en el que esté situada.

E. Manejo

El equipo debe ser en todos los aspectos apropiado para que el oficial de guardia pueda manejarlo, y debe poder ser puesto en funcionamiento y manejado desde la posición principal de detección; todos los controles que el oficial necesite utilizar deben ser sencillos y de fácil manejo. Debe disponerse de medios que permitan poner al equipo en plenas condiciones de funcionamiento en un espacio de cuatro minutos, contados a partir del momento de haber sido conectados por primera vez. El equipo no debe ser susceptible de perder su eficacia por motivo de una variación en el voltaje nominal que le sea suministrado, como es razonable esperar que ocurra a bordo del buque.

F. Interferencias eléctricas y magnéticas y ruidos mecánicos.

Deben tomarse todas las medidas necesarias para eliminar, en la medida de lo posible, las causas de radiointerferencias entre el equipo de radar y otros equipos del buque, suprimiendo así las radiointerferencias. El equipo de radar debe estar situado de manera que no disminuya la eficacia de las brújulas.

Los ruidos mecánicos de todos los aparatos deben limitarse de manera que no estorben la escucha de sonidos de los que puede depender la seguridad del buque.

2. La Conferencia, teniendo presente la contribución que los equipos de radar instalados a bordo de los buques pueden prestar a la seguridad de la navegación y el hecho de que una utilización incorrecta de ese equipo o la falta de apreciación de sus limitaciones puede más bien dificultar que facilitar una navegación segura, considera que las personas encargadas del manejo del equipo de radar de a bordo deben ser competentes para ello, y en consecuencia,

Recomienda:

a) que se tomen las medidas apropiadas para asegurar:

I. que antes de obtener un diploma definitivo, todos los futuros oficiales de navegación reciban una instrucción apropiada en el manejo del equipo de radar y sean examinados para juzgar de su competencia, y

II. que a todos los oficiales de navegación se les anime a seguir un curso de formación comparable en el manejo del equipo de radar y a pasar un examen de competencia, con el fin de que todos los oficiales que desempeñen guardias en buques equipados con radar posean los conocimientos necesarios para el manejo del equipo de radar de a bordo.

b) que esa formación incluya instrucciones sobre las posibilidades y limitaciones del radar, el manejo adecuado del equipo de radar, la obtención e interpretación de sus informaciones, y la aptitud para reconocer cuándo debe dudarse de la seguridad del equipo o de la exactitud de las informa-

ciones que proporciona. Durante el curso de formación, debe ofrecerse la oportunidad de estudiar equipos e instalaciones de radar de manera que se puedan conocer condiciones de detección análogas a las que se presentarán en la práctica.

3. La Conferencia, reconociendo que el llamado y la forma de una pequeña embarcación, o de una embarcación de salvamento, y el material de que está construida pueden limitar en medida considerable la distancia a la que pueda detectarse la embarcación mediante el equipo de radar instalado a bordo de un buque.

Recomienda que los Gobiernos Contratantes presten atención a esa limitación a la existencia de aquellos medios prácticos de aumentar el alcance del equipo de radar de que se podría disponer, y que fomenten un perfeccionamiento y una utilización más amplia de esos medios.

46. Interferencias entre los equipos de radar instalados a bordo de buques y los instalados a bordo de aeronaves.

La Conferencia, tomando en cuenta que la Recomendación No. 12 de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, de Ginebra, 1959, sugiere que la Organización estudie la cuestión de las interferencias entre los equipos de radar instalados a bordo de buques y los instalados a bordo de aeronaves en la banda de frecuencias de los 9.300-5.500 megaciclos, apoya esa Recomendación y recomienda que la Organización atienda con urgencia a esa cuestión y estudie la posibilidad de que el planeamiento de la frecuencia dentro de esa banda proporcione una solución aceptable.

47. Comunicación por los buques mercantes de su posición.

La Conferencia recomienda que todos los Gobiernos Contratantes exhorten a todos los buques a que comuniquen sus respectivas posiciones cuando viajen por zonas en las que se hayan hecho arreglos para recoger esas posiciones con fines de búsqueda y salvamento. Cada Gobierno Contratante debe adoptar medidas, para que esos mensajes resulten gratuitos para el buque de que se trate.

48. Radiofaros indicadores de posición de emergencia.

La Conferencia, reconociendo que un radiofaro indicador de posición de emergencia, no orientado y automático, acumulará la seguridad de la vida humana en el mar al facilitar en gran medida la búsqueda y el salvamento, recomienda que los Gobiernos fomenten que se equipe a todos los buques, en los que resulte apropiado, con un dispositivo de esta naturaleza, que deberá ser de poco tamaño, poco peso, flotable, estanco, resistente a los golpes, autoalimentado y capaz de funcionar 48 horas seguidas. Es conveniente que la Organización celebre consultas con la Organización de Aviación Civil Internacional y la Unión Internacional de Telecomunicaciones

con el fin de determinar las normas de aplicación mundial a que las características radioeléctricas de ese equipo deben responder.

49. Ruido en los puentes de los buques.

La Conferencia, reconociendo que en interés de la seguridad de la navegación el volumen de ruido en los puentes de los buques debe ser el mínimo posible, recomienda que los Gobiernos Contratantes realicen estudios sobre ese problema con el fin de reducir al mínimo el ruido de la maquinaria y equipo, y que comuniquen los resultados de esos estudios a la Organización.

50. Disposición de las luces de tope.

La Conferencia, reconociendo que navegan por alta mar buques cuya eslorra y rumbo no pueden siempre deducirse adecuadamente con las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, señala a la atención de los Gobiernos Contratantes las dificultades que de ese hecho pueden surgir, y recomienda a los Gobiernos Contratantes que, en consulta con los armadores y constructores de buques, traten de encontrar una solución a esos problemas con el fin de llegar a un acuerdo internacional.

51. Eficiencia de las luces de navegación.

La Conferencia, reconociendo:

I. que la eficacia del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar durante las horas de seguridad en todas las circunstancias en que son de aplicación las Reglas de rumbo y gobierno, depende de la capacidad de un miembro de la tripulación de ver y reconocer, a una distancia suficiente para tomar las medidas convenientes, las luces rojas, verdes y blancas prescritas en el mencionado Reglamento, y

II. que, sin considerar como inadecuados los límites mínimos de visibilidad tal como se definen en esas Reglas, su libertad de aumentar esos límites mínimos (asegurando así un margen adicional de seguridad que tenga en cuenta el incremento en la velocidad de los buques) está necesariamente restringida por la necesidad de limitar esas distancias a las que puedan alcanzar las lámparas de petróleo utilizadas por los buques.

Recomienda que la Organización, consultando si es necesario con la Organización Internacional de Normalización y la Organización de Aviación Civil Internacional y buscando cualquier otro asesoramiento que considere oportuno, reúna informaciones sobre transmisibilidad y cronicidad en lo que afectan a las luces de navegación de los buques, y si es necesario inicie estudios más amplios sobre una base internacional.

52. Eficiencia de las ondas acústicas.

La Conferencia, reconociendo que la eficacia del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar depende, especialmente de condiciones de visibilidad limitada, de la capacidad de los tripulantes de oír

e identificar las señales sonoras hechas por otros buques a una distancia suficiente para poder tomar las medidas prescritas en el Reglamento, recomienda que los Gobiernos Contratantes envíen a la Organización aquellas informaciones resultantes de las investigaciones que realicen sobre los resultados de las señales sonoras en condiciones que limitan la visibilidad, o de la eficiencia comparativa de los diferentes tipos de sondas acústicas que permitan a la Organización reunir la información necesaria y, en su caso, iniciar estudios más amplios sobre una base internacional.

53. Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes. Reglas especiales establecidas por las Autoridades locales.

La Conferencia, reconociendo que, aunque las Reglas establecidas por las Autoridades locales, a que se refiere la Regla 30 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, deben necesariamente tener presentes las circunstancias y condiciones especiales prevalecientes en las aguas en las que son de aplicación, esas Reglas no deben en la medida en que sea posible, causar confusión a los tripulantes, y recomienda que los Gobiernos Contratantes traten de; a) poner todas las Reglas especiales establecidas por las Autoridades locales que prescriban hacer marcas y señales para buques tan perfectamente de acuerdo como sea posible con las prescritas en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar; y b) que la Organización inicie un estudio sobre la posibilidad de alcanzar una mayor uniformidad de las Reglas especiales establecidas por las Autoridades locales.

Recomendaciones relativas a las disposiciones de la Convención sobre transporte de grano, mineral y mercancías a granel

(Capítulo VI)

54. Resistencia de las armaduras para grano.

La Conferencia, reconociendo la necesidad de un acuerdo internacional sobre todos los aspectos del transporte sin riesgo por mar de grano a granel, recomienda que los Gobiernos envíen a la Organización detalles de la práctica que observan con el fin de lograr la difusión de informaciones y la esencial normalización internacional de las prescripciones sobre la resistencia de las armaduras exigidas para impedir el corrimiento de los cargamentos de grano a granel. La Conferencia también llama la atención sobre el acuerdo concluido en Ottawa en 1930, entre Australia, Canadá, el Reino Unido y los Estados Unidos de América, y recomienda que hasta el mo-

mento en que se alcance un acuerdo internacional, las Administraciones tomen como guía para la aprobación de los planos de carga de grano los detalles de construcción acordados en Ottawa.

55. Transporte de mercancías a granel distintas de grano.

La Conferencia, reconociendo la necesidad de adecuadas precauciones de Seguridad en el transporte por mar de mercancías a granel distintas de grano, y considerando que la gran variedad de tipos de mercancías a granel, de buques utilizados para su transporte y de las condiciones de los viajes demuestran la necesidad de flexibilidad e impiden la adopción de normas relativas a ese complejo problema, recomienda que los Gobiernos Contratantes aseguren, mediante la prestación de asesoramiento a los armadores y Capitanes y la fiscalización administrativa de las adoptadas en la estiba de las mencionadas mercancías, que se observen en la carga y estiba las prácticas adecuadas necesarias. La Conferencia señala también a la atención el manual sobre esa materia publicado en 1959 por el National Cargo Guard y recomienda que los Gobiernos Contratantes informen a la Organización de las respectivas prácticas que observen con objeto de que la Organización pueda iniciar un estudio más amplio, con el fin de formular normas internacionales aceptadas sobre esa cuestión.

Recomendaciones relativas a las disposiciones de la Convención sobre transporte de mercancías peligrosas

(Capítulo VII)

56. La Conferencia.

Tomando nota de que el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, en la Resolución 645G (XXIII) de 26 de abril de 1957, y Resolución 724G de 17 de julio de 1959, ha aprobado los Informes del Comité de expertos sobre clasificación, rotulación y documentación de mercancías peligrosas transportadas por mar, carretera, ferrocarril o avión.

Felicitando al Comité de expertos por la labor que ha realizado sobre esa cuestión, y deseando prestar ayuda al Consejo Económico y Social en la publicación de un código universal relativo a las cuestiones concernientes al transporte de mercancías peligrosas por cualquier medio; y

Tomando nota de que la Organización ha pedido a la Conferencia que manifieste su opinión sobre los pasos que la Organización debe dar, tanto para aplicar las Resoluciones del Consejo Económico y Social como para alcanzar una práctica internacional uniforme en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas.

Recomienda que:

a) los Gobiernos Contratantes adopten un código internacional unificado para el transporte de mercancías peligrosas por mar; y

b) la Organización continúe sus estudios, en cooperación con el Comité de Expertos, sobre ese código internacional especialmente en lo que se refiere a clasificación, descripción, rotulación y enumeración de mercancías peligrosas y a los documentos de embarque pertinentes. Un código de esa clase, destinado a ser adoptado internacionalmente, debe tener en cuenta las prácticas marítimas existentes y comprender, entre otras cuestiones, las siguientes:

- I. embalaje;
- II. tráfico de envases y
- III. estiba, con especial referencia a la separación de sustancias incompatibles.

Recomendaciones que exigen medidas por parte de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

Para satisfacer una petición del Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, se clasifican a continuación las recomendaciones aprobadas por la Conferencia que exigen medidas por parte de la Organización, con el fin de indicar la clase de medidas requerida:

1. Recomendaciones que exigen trabajos corrientes de reunión y difusión de informaciones.

Recomendación 3. Inspecciones y visitas realizadas por organizaciones no gubernamentales.

Recomendación 4. Buques de pesca.

Recomendación 11. Procedimientos de prueba para divisiones piroresistentes e ignífugas, revestimientos de las cubiertas y características de la propagación de llama.

Recomendación 16. Transporte de explosivos.

Recomendación 20. Botes salvavidas de los buques-cisternas.

Recomendación 25. Exenciones concedidas en conformidad con la Regla 5 del "Capítulo IV" de la presente Convención.

Recomendación 54. Resistencia de las armaduras para grano.

2. Recomendaciones que exigen consulta o cooperación con otros organismos específicos de las Naciones Unidas.

Recomendación 27. Grado de interferencia en la frecuencia radiotelegráfica de socorro.

Recomendación 31. Radiogoniómetros operando en la frecuencia radio-telefónica de 4150.

Recomendación 32. Adiestramiento de capitanes, oficiales y miembros de las tripulaciones en la utilización de ayudas a la navegación y otros dispositivos.

Recomendación 40. Interferencias entre los equipos de radar instalados a bordo de buques y los instalados a bordo de aeronaves.

Recomendación 48. Radioluz indicadores de posición de emergencia.

3. Recomendaciones que exigen la realización de estudios por la Organización o relacionadas con estudios que van a ser o están realizando.

Recomendación 17. Efecto de las reglas de anqueo sobre la seguridad.

Recomendación 19. Cooperación de la seguridad en el mar y en el aire.

Recomendación 11. Comunicación entre buques y aviones.

Recomendación 12. Código Radiotelefónico Internacional.

Recomendación 36. Transporte de mercancías peligrosas.

b) nuevos estudios que han de emprenderse.

Recomendación 6. Normas de compartimentación estanca de buques de pasaje.

Recomendación 7. Estabilidad sin averías de los buques de pasaje, buques de carga y buques de pesca.

Recomendación 8. Compartimentación y estabilidad con avería de los buques de carga.

Recomendación 14. Ayuda electrónica a la navegación.

Recomendación 33. Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes. Regla especial sobre los buques de guerra.

c) Estudios que han de emprenderse en caso de resultar necesarios, después de haberse recibido informaciones más amplias de los Gobiernos.

Recomendación 24. Superposición de lentes salvavidas.

Recomendación 49. Ruido en los puentes de los buques.

Recomendación 51. Eficacia de las luces de navegación.

Recomendación 52. Eficacia de las ayudas acústicas.

Recomendación 55. Transporte de mercancías a granel: limitas de grano.

APENDICE 3 AL CAP. V, SECCION SEGUNDA

CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS CONCERNIENTES A LAS INMUNIDADES DE LOS BUQUES DE ESTADO

ART. 10. Los buques destinados a la navegación marítima pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que les pertenecen, los cargamentos y pasajeros transportados por los buques de un Estado, así como los Estados propietarios de dichos buques o que los explotan, o propietarios de dichos cargamentos, están sometidos, en lo que concierne a las reclamaciones relativas a la explotación de los mencionados buques, o al transporte de dichos cargamentos, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que se aplican a los buques, cargamentos y armamentos privados.

ART. 20. Las reglas referentes a la competencia de los Tribunales, a las acciones en juicio y al procedimiento para hacer efectivas dichas responsabilidades y obligaciones son las mismas que las establecidas para los buques mercantes pertenecientes a propietarios particulares y para los cargamentos particulares y sus propietarios.

ART. 30. I. Las disposiciones de los dos artículos anteriores no son aplicables a los buques de guerra, yates de un Estado, buques de vigilancia, barcos hospitales, buques auxiliares, buques de aprovisionamiento y otras embarcaciones pertenecientes a un Estado o explotados por él y dedicados exclusivamente, en el momento del nacimiento de créditos, a un servicio gubernamental y no comercial, y estos buques no serán objeto de embargo o de detención por ninguna resolución judicial ni por ningún procedimiento judicial *in rem*.

Sin embargo, los interesados tienen el derecho de presentar sus reclamaciones ante los Tribunales competentes del Estado propietario del buque o que lo explota, sin que este Estado pueda prevalerse de su inmunidad:

1. Por las acciones en casos de abordajes o de otros accidentes de navegación;
2. Por las acciones en caso de asistencia, de salvamento y de averías gruesas;
3. Por las acciones en caso de reparación, suministros o de otros contratos relativos al buque.

II. Las mismas reglas se aplican a los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de los buques anteriormente mencionados.

III. Los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de buques mercantes, con un fin gubernamental y no comercial, no serán objeto

de embargos o de detenciones por virtud de ninguna resolución judicial ni de ningún procedimiento judicial *in rem*.

Sin embargo, las acciones por razón de abordaje y de accidente náutico, de asistencia y de salvamento y de averías gruesas, así como las acciones en caso de contratos relativos a dichos cargamentos, podrán ser deducidos ante el Tribunal competente, según lo dispuesto en el artículo 20.

ART. 40. Los Estados podrán invocar todos los medios de defensa, de prescripción y de limitación de responsabilidad que pueden utilizar los buques particulares y sus propietarios.

Si es necesario, pueden, asimismo, adoptar o modificar las disposiciones relativas a estos medios de defensa, de prescripción y de limitación, con objeto de hacerlas aplicables a los buques de guerra o a los buques de un Estado comprendido en los términos del artículo 30, estipulando un Convenio especial a este fin. Entre tanto, se podrán adoptar las medidas necesarias por las Leyes nacionales conforme al espíritu y a los principios del presente Convenio.

ART. 50. Si en el caso del artículo 30 hay, a juicio del Tribunal competente, alguna duda sobre la naturaleza gubernamental o no comercial del buque o del cargamento, la certificación, firmada por el representante diplomático del Estado contratante al que pertenezca el buque o el cargamento, extendida en petición del Estado ante cuyos Tribunales se ventila el litigio, valdrá como prueba de que el buque o el cargamento están comprendidos en los términos del artículo 30, pero solamente con objeto de obtener el levantamiento de los embargos o de las detenciones ordenadas judicialmente.

ART. 60. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante bajo la reserva de que no beneficiarán a los Estados contratantes y a sus subditos, o de que subordinarán su aplicación a la cláusula de reciprocidad.

Por otra parte, nada impide a un Estado contratante reglamentar por sus propias leyes los derechos concedidos a sus subditos ante sus Tribunales.

ART. 70. En tiempo de guerra, cada Estado contratante se reserva el derecho de suspender la aplicación del presente Convenio por declaración notificada a los demás Estados contratantes en el sentido de que en tal caso, ni los buques propios que el explore y los cargamentos que le pertenezcan podrán ser objeto de embargo o detención por un Tribunal extranjero. Pero el arrestedor tendrá el derecho de ejercitar su acción ante el Tribunal competente en virtud de los artículos 20, y 30.

ART. 80. El presente Convenio deja a salvo los derechos de los Estados contratantes para adoptar las medidas que puedan exigir los derechos y deberes de la neutralidad.

ART. 90. A la terminación del plazo de dos años o más tarde, a contar desde el día de la firma del Convenio, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes Contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarlo, para decidir si procede ponerlo en vigor. Las notificaciones a depositarán en Bruselas en la fecha que se fije de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada

por los Representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Asuntos Exteriores de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga, acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá inmediatamente, por la vía diplomática, a los Estados que hayan firmado este Convenio o que se hayan adherido a él, copia certificada, conforme al acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

ART. 10. Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adheridos copia certificada conforme a la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en la que recibió la notificación.

ART. 11. Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a alguno o a ninguno de sus Dominios autónomos, Colonias, Posesiones, Protectorados o territorios de Ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, podrá adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno u otro de dichos Dominios autónomos, Colonias, Posesiones, Protectorados o territorios de Ultramar, excluidos en su declaración original. Podrá, igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos Dominios autónomos, Colonias, Posesiones, Protectorados o territorios de Ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

ART. 12. Respecto de los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, el presente Convenio producirá efectos un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que no ratifiquen posteriormente o que se adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente y según el artículo 11, producirá efectos seis meses después de haber sido recibidas por el Gobierno belga las notificaciones previstas en el artículo 90, párrafo 20, y en el artículo 10, párrafo 20.

ART. 13. Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, se notificará por escrito al Gobierno belga, el cual remitirá inmediatamente copia certificada conforme a la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado, y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

ART. 14. Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión

de una nueva Conferencia con objeto de estudiar las mejoras que en él pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1926.

(Siguen las firmas.)

CAPITULO VI

EL DERECHO DE PESCA

SUMARIO: 1. Principios generales. 2. La Ley de Pesca. 3. Las zonas de pesca. 4. Recursos pesqueros. 5. Legislación complementaria. Crítica.

1. No es discutible, según indicamos antes, el derecho del Estado ribereño para ejercer plena soberanía sobre las aguas interiores, el mar territorial y sobre la plataforma continental, así como sobre los recursos pesqueros de dichos espacios marítimos. El problema surge cuando se trata de la alta mar (mar epicontinental, o simplemente adyacente al mar territorial) y de las especies que se encuentren en dichos espacios, o cuyo ciclo vital esté estrechamente ligado a las aguas jurisdiccionales de un Estado.

Según los *Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar*, a que antes nos hemos referido, los derechos del Estado ribereño se extienden a los recursos naturales de la plataforma continental, incluyendo tanto los recursos minerales, como los vegetales y los animales, y se reconoce, además el derecho del Estado ribereño "a la explotación exclusiva de las especies vinculadas a la costa, a la vida del país o a las necesidades de la población costera, como en el caso de las que se desarrollan en aguas jurisdiccionales¹ y después emigran a alta mar, o cuando la existencia de ciertas especies influye de manera importante en una industria o actividad esencial del país costero, o cuando este último lleve a cabo obras de importancia que tengan por resultado la conservación o el aumento de las poblaciones de especies".

Estos principios, como hemos anotado, pueden considerarse vigentes en el Derecho Interamericano y, consecuentemente, cualquier país americano puede legislar conforme a ellos.

Timidamente, la Convención de Ginebra sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar, reconoce que "el Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial". (Art. 6.)

¹ Es el caso del camarón y de las ballenas.

2. Según nuestra Ley de Pesca, los problemas pesqueros son de jurisdicción federal. (Art. 1o.)

Por pesca debe entenderse no solamente el acto de sustraer o capturar, por cualquier procedimiento autorizado, especies o elementos biológicos cuyo medio normal de vida es el agua, sino también todos los demás actos previos o posteriores que tengan directa e inmediata relación con aquél". (Art. 3o.)

Según la ley, hay cuatro clases de pesca:

- A) De consumo doméstico
- B) De explotación.
- C) De carácter científico.
- D) Deportiva". (Art. 7o.)

La pesca será de consumo doméstico cuando se realice "con el único propósito de obtener productos comestibles para el consumo inmediato de quien la realiza y sus familiares" (Art. 8o.); será de explotación cuando se realice por particulares o sociedades mercantiles con fines de lucro, o por sociedades cooperativas." (Art. 9o.); "pesca científica es la que se realiza con fines de estudio, de repoblación, de investigación, de experimentación de cultivo, o para obtener ejemplares destinados a acuarios y museos" (Art. 10); y la "pesca deportiva es la que tiene por finalidad la sola distracción o el ejercicio físico". (Art. 11.)

En el Registro Nacional de Pesca deberán inscribirse los pescadores profesionales y todas las personas que participen en la pesca de explotación, así como las embarcaciones, equipos y demás implementos e instalaciones destinados a tal fin. (Art. 17.)

Las autorizaciones para pescar tomarán forma de concesión cuando, de acuerdo con los estudios técnico pesqueros y económicos que presente el solicitante y apruebe la Dirección General de Pesca, se trate de una empresa permanente que requiera un término mayor de dos años para su desarrollo fructífero, y cuando se trate "de especies arraigadas, o de especies sedentarias que vivan agrupadas formando núcleos separados unos de otros" y cuya pesca se autorice a pescadores que la realicen en forma colectiva. (Art. 21.)

"En los demás casos la autorización se otorgará en forma de permiso". (Art. 21.)

La ley trata de proteger a las cooperativas de pescadores, y les reserva las concesiones para la pesca de abulón, langosta de mar, ostión, camarón, totaba, cabrilla y almeja "pismo", siempre que se trate de cooperativas "en las que no menos de un sesenta por ciento de sus socios sean pescadores de oficio regionales". (Art. 35.)

Para el estudio de los problemas pesqueros se ha creado la Comisión Nacional Consultiva de Pesca. (Art. 13 Ley de Pesca.)

3. Las zonas de pesca. El Reglamento (debería contenerse esta materia en la Ley) establece la distinción entre cuatro zonas pesqueras:

a) *Zona reservada de refugio*, que es la "destinada a la creación y procreación de las especies que en ella habiten". (Art. 2 del Reglamento.) En esta zona, que se establecerá por acuerdo administrativo (el Reglamento dice que por acuerdo de la Secretaría de Agricultura y Fomento; pero en la organización actual debe entenderse que es competencia de la Secretaría de Industria y Comercio), se prohíbe toda actividad de pesca, salvo, creemos, que se trate de pesca científica.

b) *Zona reservada de cultivo*. "Es la que se concede a una empresa, individuo o entidad jurídica, para conseguir en su beneficio exclusivo la aclimatación de las especies de pesca que en ella existen y se crían". (Art. 3o. del Reglamento.)

Si se tratare de especies migratorias, la zona reservada de cultivos no podrá tener una extensión mayor de veinte kilómetros de largo por cuatro de ancho, y si de especies sedentarias, la extensión máxima será "de tres kilómetros de longitud por dos de anchura", pero si los beneficiarios fueren agrupaciones de pescadores regionales, la extensión de la zona podrá ser mayor. (Art. 7o. del Reglamento.) Esta zona puede considerarse como base de un ejido pesquero.

c) *Zona reservada de pesca*. En esta zona se concederá a un sujeto jurídico el derecho exclusivo a la explotación de la riqueza pesquera que en la zona exista. Estos sujetos podrán ser: o las agrupaciones regionales de pescadores legalmente organizadas, o los concesionarios que exploten plantas empacadoras de productos marinos. (Art. 4o. del Reglamento.)

d) *Zona de explotación común*. Es una sub-especie de zona reservada de pesca, que se establece para asegurar la subsistencia de pescadores regionales legalmente organizados, y en la que se prohíbe otorgar autorizaciones o concesiones a particulares. (Arts. 5o. y 6o. del Reglamento.)

Parece evidente que las zonas pesqueras se establecerán en aguas jurisdiccionales mexicanas, pero tales zonas podrían extenderse a la alta mar, cuando se tratare de especies sobre las que, conforme a los principios del Derecho Marítimo Internacional que hemos estudiado, México tenga derechos para su conservación y explotación. Es necesario, en esta materia, actualizar nuestra legislación pesquera.

4. Los recursos pesqueros. La riqueza pesquera nacional se divide en general y especial. (Art. 10 del Reglamento.) La distinción es meramente

1. Es evidente lo inadecuado de la terminología.

formal, pues serán especiales los recursos que como tales consideren la Ley o el Reglamento, y generales, los no considerados legalmente como especiales. (Art. 10 del Reglamento.)

La ley considera como especiales aquellas especies que, para pescarlas, se requiere permiso especial; pero, en el fondo, se trata de especies respecto de las cuales se ha considerado necesario establecer medidas especiales de protección, tanto en lo relativo a métodos y artes de pesca, como al tamaño o peso de los especímenes capturados.

Son especies especiales, según el título IV del Reglamento, la ballena, la langosta, el camarón, la concha perla, el ostión, el abulón, la tortuga, el lagarto, la totoaba, la esponja y las algas marinas.

5. La legislación pesquera se complementa con el Reglamento de la Ley de Pesca, que contiene disposiciones especiales aplicables a las especies en particular, y disposiciones relativas a los permisos, a las concesiones y a los procedimientos de pesca, y con la Ley del Impuesto sobre la Explotación Pesquera, con el Reglamento para el control sanitario de ostras y almejas, y con diversos decretos, acuerdos y circulares sobre problemas pesqueros.

Anotamos la anomalía de que, en tanto que la Ley de Pesca vigente es de 1949, se sigue aplicando un reglamento de 1933, que, naturalmente, correspondió a Ley anterior.

Nuestra legislación pesquera acusa la notoria deficiencia de no comprender la regulación de la actividad pesquera que realizan en alta mar los barcos bajo bandera mexicana.

También como ya lo anotamos en el prefacio, es interesante reiterar que es inconveniente que los problemas relativos a la explotación pesquera se manifiesten por una dependencia de la Secretaría de Industria y Comercio.

APENDICE I AL CAP. VI, SECCION SEGUNDA

LEY DE PESCA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

(31 DE DICIEMBRE DE 1949)

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República

MIGUEL ALEMÁN, *Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:*

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY DE PESCA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

CAPITULO PRELIMINAR

ART. 1o. Es de la exclusiva jurisdicción federal todo lo concerniente al ramo de pesca.

El despacho de los asuntos relativos corresponde a la Secretaría de Marina, con la participación de otras dependencias del Ejecutivo Federal, en los términos de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.¹

ART. 2o. Esta ley tiene por objeto establecer las condiciones técnicas y legales para el ejercicio de la pesca y la explotación de los recursos naturales obtenibles mediante la misma, a fin de lograr su máximo aprovechamiento sin perjuicio de la necesaria conservación y de la protección de las especies útiles.

ART. 3o. Para los efectos de la presente ley, por pesca se entiende no solamente el acto de sustraer o capturar, por cualquier procedimiento autorizado, especies o elementos biológicos cuyo medio normal de vida es el agua, sino también todos los demás actos previos o posteriores que tengan directa e inmediata

¹ Ha pasado esta competencia, según hemos indicado ya, a la Secretaría de Industria y Comercio por disposición de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.

relación con aquél, de conformidad con lo que determine el Reglamento de esta ley.

ART. 49. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la colaboración de las Secretarías de Marina y de Economía, tendrá a su cargo la fijación de derechos, cuotas, tarifas y demás compensaciones fiscales.

ART. 50. La pesca está sujeta a las disposiciones de la presente ley, cuando se efectúa en aguas interiores de jurisdicción federal, en aguas de nuestros mares territoriales, en aguas extraterritoriales mediante el empleo de barcos de bandera mexicana, y cuando se realiza de conformidad con el Capítulo IV de este mismo ordenamiento.

ART. 60. El derecho a la explotación de los recursos naturales existentes en las aguas de la Nación y aprovechables mediante la pesca, sólo se reconoce a los mexicanos por nacimiento y a las sociedades mexicanas constituidas de conformidad con las leyes del país.

Los extranjeros podrán obtener permiso para llevar a cabo la pesca con cualquiera de los fines a que se refiere el artículo siguiente, siempre y cuando se pague de la explotación satisfaga los requisitos establecidos en la fracción I del artículo 27 constitucional y en su Ley Orgánica y Reglamento respectivo.

Los concesionarios y permisionarios no podrán admitir a los gobiernos o soberanos extranjeros como socios, consociados o accionistas, ni constituir a su favor ningún derecho sobre su concesión o permiso. En consecuencia, serán nulos de pleno derecho todos los actos y contratos en que se infrinjan estas prevenciones.

ART. 70. En atención al fin con que se ejecuta la pesca, se clasifica para los efectos de esta ley, como sigue:

- A) De consumo doméstico
- B) De explotación.
- C) De carácter científico
- D) Deportiva.

ART. 80. La pesca se considera de consumo doméstico cuando se realiza con el único propósito de obtener productos comestibles para el consumo inmediato de quien la realiza y sus familiares.

Esta pesca está exenta de toda tributación, pero sujeta a las restricciones reglamentarias.

ART. 90. Es pesca de explotación la que se efectúa por particulares o sociedades mercantiles con fines de lucro, o por sociedades cooperativas de productores.

ART. 10. Pesca científica es la que se realiza con fines de estudio, de repoblación, de investigación, de experimentación de cultivo, o para obtener ejemplares destinados a acuarios o museos.

ART. 11. Pesca deportiva es la que tiene por finalidad la mera distracción o el ejercicio físico.

ART. 12. Por razones de orden técnico o de interés público, las actividades pesqueras podrán ser en cualquier tiempo restringidas, limitadas o prohibidas.

² Cabe anotar la deficiencia de que no se legisla sobre la pesca de alta mar, lo que ha producido y produce graves inconvenientes en la práctica.

das por el Ejecutivo Federal, en lo que se refiere a su intensidad, a la extensión de las zonas marítimas y fluviales de explotación, al número de quienes la realicen, a los requisitos que deban llenar, a las épocas en que se efectúen y a las especies que sean su objeto.

ART. 13. Con carácter permanente y para coadyuvar con la Secretaría de Marina en el estudio de los asuntos en que le den intervención este ordenamiento, su reglamento y demás disposiciones que se expidan, funcionará una comisión mixta constituida con elementos oficiales y representantes de los sectores privados con interés en la pesca, la que será denominada Comisión Nacional Consultiva de Pesca, y que emitirá sus opiniones en los casos que le fueren sometidos por la Secretaría de Marina o cualquier interesado. Estará integrada por comisionados de las Secretarías de Marina, de Hacienda y Crédito Público y de Economía, así como por representantes que para tal efecto designen los sectores privados legalmente organizados de pescadores, armadores de barcos pesqueros, industriales de productos de pesca y demás que tengan un interés legítimo en las actividades pesqueras en aguas de la República.

El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, expedirá el reglamento a que se sujetará el funcionamiento de la Comisión.

CAPITULO I

De la pesca en general

ART. 14. La pesca debe practicarse sin entorpecer la navegación, el curso natural de las aguas, la utilización de éstas y sin lesionar los derechos de terceros legítimamente adquiridos.

ART. 15. Los permisos o concesiones para pesca de explotación o para pesca deportiva en ningún caso conferirán derechos que impidan o dificulten a los habitantes de la región la pesca de consumo doméstico.

ART. 16. El Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Marina, la que, en los casos que así fuere necesario, oirá previamente la opinión de la Comisión Nacional Consultiva de Pesca, está facultado para:

I. Dictar las disposiciones reglamentarias especiales a que deban sujetarse las actividades y operaciones de las embarcaciones dedicadas a la pesca, así como todo lo relacionado con el número, condición y capacidad de su personal.

II. Fijar las épocas de veda y los lugares que afecten.

III. Determinar las medidas o pesos mínimos que deban tener las unidades o individuos de las especies cuya pesca se autorice.

IV. Reglamentar la aplicación de métodos y el uso de instrumentos y artes de pesca, así como circunscribir o fijar los lugares donde no podrá autorizarse el uso de determinadas redes.

V. Señalar las zonas de reserva para cultivos especiales o para repoblaciones, determinar las especies que, por exigirlo así una racional conservación de las mismas, ameriten una especial protección del Gobierno y, cuando así proceda, fijar las zonas o sitios de refugio que se estimen convenientes.

VI. Fijar zonas de explotación común con carácter exclusivo en favor de los pescadores ribereños de determinada localidad o región, cuando en casos excepcionales, a juicio del Ejecutivo, se justifique tal protección.

VII. Fomentar y atender todo cuanto se refiera a la piscicultura rural.

VIII. Determinar las condiciones que deberán llenar los sitios en que podrá autorizarse a particulares o instituciones científicas que lo soliciten, el cultivo de peces y demás especies biológicas que son objeto de la pesca, así como los requisitos que en cada caso deberán ser satisfechos.

Las disposiciones que se deriven de las facultades enumeradas en este artículo deberán estar fundadas en razones de interés público y apoyadas en principios de orden técnico. Se publicarán en el "Diario Oficial" de la Federación con una anticipación no menor de treinta días a su vigencia.

ART. 17. La Secretaría de Marina formará y mantendrá al corriente un Registro Nacional de Pesca, en los términos que fije el Reglamento de esta Ley, en el cual deberán quedar inscritos sin pago alguno, todos los pescadores de oficio y demás personas que participen en las actividades de la pesca de explotación, así como las embarcaciones, artes, equipos de buceo y demás implementos e instalaciones utilizados en la pesca con el fin indicado.

La propia Secretaría expedirá credenciales de identificación a los pescadores de oficio, trabajadores especializados y técnicos que tomen participación en las actividades de la pesca, una vez inscritos en el Registro de referencia, expresándose en las mismas la clase de actividad que desempeña el identificado.

ART. 18. La Secretaría de Economía, oyendo en consulta a la Secretaría de Marina, fijará cuando las circunstancias así lo requieran, el porcentaje del volumen de producción en estado fresco que cada concesionario, permisionario autorizado para la pesca de explotación, estará obligado a destinar para su consumo en los mercados de la República y para abastecer con materia prima a las industrias establecidas en el país. La exportación de los excedentes de tales productos, sólo se autorizará después de haberse cumplido con lo dispuesto anteriormente.

ART. 19. Los concesionarios y permisionarios autorizados para la pesca de explotación, no deberán desperdiciar los productos de pesca comestibles o industrializables que capturen y que reúnan los requisitos exigidos por esta Ley y su Reglamento. Al efecto, los concesionarios y permisionarios presentarán a la Secretaría de Marina un plan de aprovechamiento de dichos productos, para que la misma resuelva lo que en su concepto convenga. El Reglamento determinará los casos de aplicación de este precepto.

ART. 20. La Secretaría de Marina, en vista del dictamen técnico que en cada caso emita la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas sobre el plan de explotación que presente el concesionario, señalará anualmente las cantidades máximas que de cada una de las especies marinas sedentarias o arraigadas, pueda explotar en los distintos lugares que ampare su concesión.

CAPITULO II

Autorizaciones para la pesca

ART. 21. Se requiere autorización expresa de la Secretaría de Marina en los términos de esta Ley y su Reglamento, en forma de concesión o de permiso: para la pesca de explotación, para la de carácter científico y para la deportiva.

La autorización será en forma de concesión:

I. Cuando, de acuerdo con el estudio técnico pesquero y económico que presente el solicitante y apruebe la Secretaría de Marina, la naturaleza de las actividades por realizar, o la cuantía de las inversiones, se requiera un término de más de dos años para el desarrollo fructífero de la empresa explotadora de la pesca.

II. Cuando se trate de la explotación de especies arraigadas, o de especies sedentarias que vivan agrupadas formando núcleos separados unos de otros, y será autorizada a pescadores que en forma colectiva efectúen la pesca.

En los demás casos la autorización se otorgará en forma de permiso.

De cada una de las concesiones y de los permisos para pesca de explotación se remitirá, para los efectos legales correspondientes, copia a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y en su caso, también a la de Economía.

ART. 22. Las concesiones tendrán una duración no mayor de treinta años y los permisos de uno.

Al vencimiento del plazo de una concesión con duración menor de 30 años, el concesionario tendrá derecho a obtener prórroga de la misma, siempre y cuando hubiere cumplido con todas las obligaciones que le fueren impuestas, sin que en ningún caso la vigencia total de la concesión exceda de los treinta años.

ART. 23. Sólo en las concesiones para la pesca de explotación de especies sedentarias, para la pesca deportiva en aguas del interior de la República en los casos que fije el Reglamento de esta Ley, o para la explotación de vegetales acuáticos, se conferirán derechos de exclusividad a sus beneficiarios en los términos que determine el Reglamento, salvo lo dispuesto en la fracción VI del artículo 16 de esta Ley.

Se reformó el artículo 24 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 24. Las concesiones podrán traspasarse, excepto en el caso del artículo 37:

I. Previa autorización de la Secretaría de Marina y siempre que al ser solicitado el traspaso, se encuentre en plena explotación y que la persona física o moral a la que pretenda hacerse aquél, demuestre tener capacidad técnica y económica necesarias para continuar esa explotación, y

II. Previo acuerdo del Presidente de la República, aunque no se encuentre

en explotación y cuando por la importancia de la concesión medie causa de interés público, siempre que la persona física o moral a la que pretenda hacerse a traspaso, constituya depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S. A., por lo menos de una cantidad equivalente al 30% del capital que se obligue a invertir para llevar a cabo la explotación y desarrollo de la concesión. El depósito sólo podrá retirarse, parcial o totalmente, a autorización de la Secretaría de Marina.

ART. 25. En las concesiones y permisos la Secretaría de Marina señalará a los interesados las condiciones generales de orden técnico conforme a las cuales deberán llevar a cabo sus operaciones de corte de vegetales, o de captura o extracción de especies zoológicas.

ART. 26. El otorgamiento de concesiones y permisos para la pesca de explotación se sujetará, en su caso, a lo dispuesto en la fracción I del artículo 27 constitucional, en la Ley Orgánica y Reglamento respectivos.

ART. 27. Previamente al otorgamiento de una concesión o permiso, el concesionario o permisionario de pesca, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que le fueren inherentes y las responsabilidades que incurriere durante la vigencia de su concesión o permiso, constituirá una garantía de acuerdo con lo que se disponga en el Reglamento de esta Ley.

ART. 28. Los concesionarios y permisionarios a quienes se autorice la pesca de explotación, deberán exigir a los pescadores de oficio, técnicos y trabajadores especializados que utilicen en sus actividades de pesca, que posean la credencial respectiva extendida por la Secretaría de Marina.

ART. 29. Para la pesca o para el transporte de los productos de pesca en estado natural de donde aquélla tenga efecto a los puertos de desembarque dentro del territorio nacional, los concesionarios o permisionarios deberán utilizar únicamente embarcaciones de matrícula mexicana, las que deberán cumplir los requisitos que establezcan las leyes y reglamentos respectivos.

Se exceptúan de lo dispuesto en este artículo los embarcaciones de pesca deportiva y de carácter científico a las embarcaciones y buques a las que se autoriza la pesca deportiva, los buques de guerra y los buques de la Armada y a las embarcaciones extranjeras que por requerirlo las autoridades locales de la pesca a la que vayan a ser destinadas no sean sustituibles por buques de matrícula nacional, siempre que la Secretaría de Marina, previo dictamen favorable de la Dirección General de Pesca, lo estime conveniente, autorizadas con carácter provisional.

ART. 30. La transformación industrial en el país de los productos de pesca para la que se requiera maquinaria, deberá efectuarse en plantas fijas instaladas en territorio nacional.

La Secretaría de Marina, a través de la Comisión Nacional Consultiva de Pesca, podrá autorizar el uso de plantas flotantes como unidades de las plantas fijas del comercio no establecidas en territorio nacional, siempre y cuando se compruebe que en el período de los dos años inmediatos anteriores, dichas plantas fijas tuvieron una producción efectiva anual no menor al 50% de la producida por la planta flotante. En todo caso las plantas flotantes deberán ser operadas solo por mexicanos e instaladas en embarcaciones de matrícula nacional.

CAPÍTULO III

De la pesca de explotación por sociedades cooperativas

ART. 31. Los pescadores legalmente organizados en sociedades cooperativas de productores pesqueros, que directamente realicen actos de pesca, gozarán de los beneficios que les concede este capítulo.

ART. 32. La Secretaría de Marina tomando en cuenta la potencialidad de producción de una pesquería y los estudios técnicos pesqueros que se hubieren efectuado, fijará en todos aquellos casos en que así lo estime conveniente para la debida protección de la riqueza pesquera, el número máximo de pescadores, de cada cooperativa, que puedan participar colectivamente en la pesca de especies que requieran esta limitación.

ART. 33. Las sociedades cooperativas que mediante los respectivos permisos o concesiones traten de efectuar actos de pesca en zonas de explotación común con carácter exclusivo fijadas por el Ejecutivo Federal en los términos de la fracción VI del artículo 16 de esta Ley, deberán estar constituidas de acuerdo con la Ley General de Sociedades Cooperativas, y cuando menos un sesenta por ciento de sus socios tendrán la calidad de pescadores de oficio regionales ribereños.

ART. 34. La Secretaría de Marina estará facultada para cuidar de que las sociedades cooperativas adquieran en propiedad las embarcaciones, equipos de pesca, plantas de conservación y de transformación industrial que necesiten para el desarrollo de su objeto social, en la inteligencia de que si las mismas demandan mayor número de esos elementos y no están en condiciones de adquirirlos desde luego en la forma indicada, se les podrá autorizar transitoriamente el arrendamiento de los que necesiten, comunicándolo a la Secretaría de Economía para que exija de las respectivas sociedades la constitución del fondo necesario para que estén en aptitud de adquisirlos en propiedad.

ART. 35. Se reserva, mediante el otorgamiento de las concesiones respectivas, a las cooperativas de productores pesqueros, en las que no menos de un sesenta por ciento de sus socios sean pescadores de oficio regionales, la pesca de explotación de las especies: abulón, langosta de mar, ostión, camarón, totoaba, cabrilla y almeja "pismo". En aquellos casos en que la explotación de alguna o algunas de las especies mencionadas tenga que ser limitada por exigirlo así la conservación racional de las mismas, tendrán preferencia para el otorgamiento de las concesiones correspondientes, las cooperativas en que la mitad o más de los pescadores de oficio regionales que forman parte de ellas en la proporción arriba indicada, sean ribereños del lugar en que vaya a verificarse la pesca.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores no impedirá que se otorguen a terceros que no sean sociedades cooperativas, concesiones para la explotación de ostión, abulón y langosta de mar, sólo cuando su creación, reproducción y aprovechamiento requieran trabajos previos de cultivo autorizados en la misma concesión y en zonas en las que no se exploten esas especies.

Tampoco impedirá que el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Marina, otorgue concesiones o permisos, según proceda, para la pesca de especies reservadas a cooperativas, a cualquiera persona distinta de éstas y que lo solicite, cuando el propio Ejecutivo lo estime procedente en virtud de que no se lleven a cabo explotaciones de esas especies, porque en la zona o región para la que se solicita el permiso no existan cooperativas organizadas, legalmente reconocidas y que llenen los requisitos exigidos por este artículo. Las concesiones y permisos que se otorguen a terceros a que se refiere este artículo, tendrán carácter precario y quedarán insubsistentes tan pronto como se organicen en el lugar las cooperativas que obtengan la concesión correspondiente.

Para la pesca por cualquiera de las especies a que se refiere este artículo se requiere una concesión por cada especie.

La pesca de explotación por cooperativas pesqueras, de especies no reservadas a las mismas, se regirá en lo que respecta a las autorizaciones necesarias, por lo dispuesto en el Capítulo II de esta Ley.

ART. 36. La Secretaría de Marina declarará la caducidad de la concesión otorgada a una cooperativa de acuerdo con las condiciones de este Capítulo, cuando compruebe que dicha cooperativa ha dejado de satisfacer los requisitos señalados en los artículos 33 y 35 de esta Ley.

ART. 37. Las sociedades cooperativas no podrán enajenar o traspasar, en ningún caso, cualesquiera de los derechos que les confieren las concesiones que les hubieren sido otorgadas para la pesca.

CAPÍTULO IV

De la pesca en el mar territorial destinada directa y exclusivamente al exterior

ART. 38. La pesca de explotación en aguas del mar territorial de especies migratorias comestibles y que en estado fresco y conservando todos o la mayor parte de sus caracteres morfológicos, sean destinadas directa y exclusivamente a mercados del exterior, estará sujeta a las disposiciones generales de la presente Ley, a las especiales de este Capítulo y a las reglamentarias respectivas.

ART. 39. Para efectuar la pesca a que se refiere el artículo anterior, es necesario obtener directamente de la Secretaría de Marina la autorización correspondiente, en los términos que fije el Reglamento de esta Ley.

ART. 40. Previamente al otorgamiento del permiso, el solicitante constituirá en territorio nacional, en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley, un depósito en efectivo para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se le impongan y el pago de las responsabilidades en que pudiera incurrir.

El permisionario, asimismo, deberá tener un representante debidamente acreditado en la Capital de la República, fuertemente facultado para tratar y obligarse por su representante con la Secretaría de Marina y demás dependencias del Ejecutivo Federal en todo lo relativo al permiso.

ART. 41. El permisionario deberá obtener para cada viaje y para cada embarcación que destine a las actividades de pesca que se le autoricen, un despacho "Vía la Pesca", en los términos y con los requisitos que señale el Reglamento de esta Ley. Este despacho debe ser devuelto para su cancelación dentro del plazo que en el mismo se fije.

Para la expedición de un despacho "Vía de Pesca", es requisito previo indispensable que el interesado acredite ante la oficina de quien solicite el despacho, con el certificado de registro expedido por las autoridades marítimas correspondientes, el tonelaje neto de la embarcación.

ART. 42. La pesca de explotación a que se refiere este Capítulo causará las cuotas especiales que fije la tarifa respectiva.

ART. 43. No se permitirá, al amparo de las disposiciones de este Capítulo, la pesca de explotación de sardinas y anchovetas; ni de otras especies que pudieran resultar afectadas por disposiciones dictadas por el Ejecutivo Federal con fundamento en los artículos 12 y 16 de esta Ley.

La captura de sardinas vivas para carnada empleada en la pesca de atunes y otras especies no podrá efectuarse en las zonas prohibidas para ello, que expresamente determine la Secretaría de Marina.

Tampoco se permitirá, al amparo de las disposiciones de este Capítulo, la pesca de explotación en las zonas reservadas en los términos de esta Ley.

En las aguas nacionales de los Islotes Coronado próximos a la costa occidental de la Baja California, queda permitida la pesca de explotación, sólo para embarcaciones hasta tres toneladas netas de arqueo, siempre que no se usen redes.

ART. 44. Queda prohibido transportar cualquier clase de producto de pesca en estado fresco, fuera de las bodegas, neveras y demás sitios que autorice el certificado de registro pesquero de la embarcación. En caso de infringirse esta disposición, el permisionario deberá pagar por los productos transportados fuera de los sitios autorizados, una cuota por unidad, igual al doble de la cuota unitaria correspondiente a la cantidad que transporte legalmente.

ART. 45. Queda prohibido conducir cualquier especie fileteada o semipreparada.

ART. 46. Es potestativo para la Secretaría de Marina autorizar a los capitanes de los barcos pesqueros que efectúen sus operaciones de pesca al amparo de las disposiciones de este Capítulo para que no toquen puertos mexicanos que se encuentren en la derrota de su viaje autorizado.

ART. 47. El registro de embarcaciones, la certificación de su tonelaje, la verificación de medidas de sus bodegas, neveras y demás sitios en los que se autorice el transporte de los productos obtenidos en la pesca, y el registro y revisión de redes y demás artes de pesca, se hará por las autoridades correspondientes en los términos y lugares que determine la Secretaría de Marina.

La gestión de los despachos "Vía la Pesca" y la devolución de los mismos dentro del plazo en ellos fijado; la expedición de credenciales a pescadores y tripulantes y a técnicos y trabajadores especializados; así como la obtención de los demás documentos que tengan que ser recabados de nuestras autoridades en el puerto de salida, podrán ser hechas en las oficinas autorizadas expresamente por la Secretaría de Marina, ya sea que estén establecidas en el país o en el extranjero.

CAPÍTULO V

Inspección y vigilancia de la pesca

ART. 48. La inspección y vigilancia de las actividades pesqueras corresponde a la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas de la Secretaría de Marina. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público ejercerá la inspección fiscal correspondiente, de acuerdo con el Reglamento de esta Ley.

El Reglamento de esta Ley señalará los requisitos y condiciones que deberán reunir las personas a quienes se encomiende las funciones de inspección y vigilancia a que se refiere el presente Capítulo.

ART. 49. Los concesionarios y permisionarios están obligados a rendir los informes que fije el Reglamento de esta Ley y a facilitar las inspecciones que el mismo especifique.

ART. 50. El transporte de los productos de pesca deberá ampararse con la documentación que señale el Reglamento de esta Ley.

ART. 51. Las empresas de transporte deberán exigir a las personas que utilicen sus sistemas para la conducción de productos de pesca, que presenten previamente la documentación a que se refiere el artículo anterior.

ART. 52. Las liquidaciones de impuestos o derechos sobre productos de pesca se formularán por las autoridades fiscales de la República, bajo su responsabilidad. El personal dependiente de la Secretaría de Marina ministrará los datos que fueren necesarios para este objeto.

CAPÍTULO VI

Obligaciones y prohibiciones para las personas que ejerciten la pesca y para los terceros

ART. 53. Son obligaciones de las personas que ejerciten la pesca, además de las de carácter general contenidas en esta Ley, las siguientes:

I. Acudir al Registro Nacional de Pesca para que se cumpla con lo dispuesto en el Artículo 17.

II. Capturar solamente las especies permitidas, precisamente durante los períodos hábiles de la explotación, y en los lugares autorizados.

III. Sujetarse, en la pesca de las especies permitidas, a las dimensiones o pesos fijados en las disposiciones reglamentarias respectivas, así como en lo relativo al volumen máximo de la explotación que señale la Secretaría de Marina. Las especies que no llenen las condiciones de dimensión o de peso, serán devueltas al agua.

IV. Devolver a los bancos o criaderos, al efectuar la selección, las especies de menores dimensiones de las que se fijan en las disposiciones relativas.

V. Cumplir estrictamente las disposiciones que para la mayor eficacia de las vedas, restricciones y limitaciones dicte la Secretaría de Marina.

VI. Destinar a la satisfacción de las necesidades del consumo nacional y al abastecimiento de las industrias establecidas en el país, el porcentaje que sobre el volumen de productos en estado fresco señale la Secretaría de Economía, en los términos del Artículo 18.

VII. Dar las informaciones que soliciten el Servicio de Inspección de Pesca y las autoridades fiscales, sobre la procedencia de los productos.

VIII. Llevar un libro en los casos y términos que fije el Reglamento, en el que asienten cronológicamente el volumen de las explotaciones y exportaciones pesqueras.

ART. 54. Son obligaciones de terceros, en relación con el ramo de pesca, las siguientes:

I. Cerciorarse de la procedencia legal de los productos de pesca que adquieran con fines comerciales o industriales.

II. Mostrar, en los términos que señale el Reglamento, las existencias de productos de pesca que con fines comerciales e industriales tengan en su poder al entrar en vigor alguna veda o disposición que afecte esas existencias.

III. Dar las informaciones que soliciten el Servicio de Inspección de Pesca y las autoridades fiscales sobre la procedencia de los productos.

Se reformó el artículo 55 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 55. Queda prohibido a los concesionarios, permisionarios, propietarios o patrones de embarcaciones, o cualesquiera personas que efectúen la pesca, ejecutar los actos siguientes:

I. Emplear explosivos en las aguas que habiten especies de pesca, o contaminarlas con sustancias que dañen o destruyan tales especies.

II. Verter o dejar correr en las aguas donde existan especies de pesca, materias tóxicas o nocivas a dichas especies, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor, que calificará la Secretaría de Marina.

III. Llevar consigo artes de pesca prohibidas o permitir que en las embarcaciones destinadas a la pesca se transporten explosivos o sustancias tóxicas cuyo uso está prohibido en las actividades de la pesca.

IV. Abandonar en las playas o riberas o tirar al agua en las zonas que fijan las disposiciones reglamentarias respectivas, productos o desperdicios de pesca.

V. Cegar las tortugas capturadas, comerciar sin permiso con los huevos o destruir sus nidos.

VI. Destruir los nidos de lagarto o ejecutar cualquier acto que determine su destrucción o el agotamiento de la especie, ya sea por caza, por apesamiento y sacrificio de los animales de la misma especie, que sean menores de metro y medio de dimensión o de hembras fecundadas o en período de celo.

VII. Destruir o cambiar de lugar los huevos de las especies de pesca, sin autorización expresa de la Secretaría de Marina.

VIII. Usar redes de arrastre en aguas protegidas y en aguas abiertas donde existen especies sedentarias; así como usar redes en contravención a las disposiciones fundadas en la Fracción IV del Artículo 56.

IX. Extraer productos en zonas reservadas de pesca y en zonas o sitios de refugio.

X. Instalar artes fijas de pesca sin la autorización directa de la Secretaría de Marina.

XI. Introducir especies animales o vegetales en las aguas interiores de jurisdicción federal, sin previa autorización escrita de la Secretaría de Marina.

XII. Usar escalancharas en la extracción de esponjas en profundidades menores de 6 brazas.

XIII. Avancar algas o emplear otros sistemas que traiga aparejada la disminución de la potencialidad de los marcos.

XIV. Comerciar con productos obtenidos al amparo de un permiso para pesca de carácter científico o deportivo.

XV. Usar redes de arrastre en bahías o zona protegidas para la pesca del camarón.

XVI. Realizar actos de pesca durante las vedas que decreta la Secretaría de Marina.

En los casos establecidos por este artículo, las autoridades civiles y militares de la Federación o de los Estados y los particulares, deberán prestar amplia cooperación y ayuda para su cumplimiento, denunciando todos los casos de que tengan conocimiento a las autoridades competentes, ya se trate de infracciones administrativas o de hechos de carácter delictuoso.

ART. 56. Son aplicables a los terceros las prohibiciones contenidas en las fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII y XI del artículo anterior.

CAPÍTULO VII

Infracciones y Sanciones

Se reformó el artículo 57 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 57. La Secretaría de Marina queda facultada para imponer en cada caso las sanciones administrativas que de acuerdo con el presente Capítulo corresponden a los infractores de esta ley, su Reglamento y demás disposiciones.

Se reformó el artículo 58 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 58. Las sanciones a que se refiere el artículo anterior consistirán:

I. En multa.

II. En arresto administrativo no mayor de 15 días.

III. En el decomiso de productos y artes de pesca.

IV. En la revocación del permiso.

V. En la caducidad de la concesión.

VI. En la pérdida a favor de la Nación, del importe de las garantías que se otorguen en los términos de esta ley y su reglamento.

Se reformó el artículo 59 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 59. Se impondrá multa en los siguientes casos, fijándose su monto según la gravedad de la infracción, dentro de los límites que en ellos se indican:

I. \$ 500.00 a \$ 5,000.00 por incumplimiento a lo dispuesto en los artículos 28, segundo párrafo del 40, 49, 50 y 51; en las fracciones I, VII y VIII del 53; en las fracciones I, II y III del 54; por contravención al contenido de la parte final del artículo 32; y por infracción a lo dispuesto en las fracciones: IV, V, VII, XII y XIII del artículo 55;

II. \$ 1,000.00 a \$ 10,000.00, por infracción a lo dispuesto en el artículo 14; por incumplimiento a lo dispuesto en las fracciones III, IV y VI del artículo 53; y por infracción a lo dispuesto en el artículo 19 y en la fracción XI del artículo 55;

III. \$ 500.00 a \$ 5,000.00, por efectuar la pesca sin la autorización que previenen los artículos 21 y 39; por incumplimiento a lo dispuesto en la fracción II del artículo 53; por infracción al contenido del artículo 25, y por violar las prohibiciones contenidas en las fracciones III, IX y XIV del artículo 55;

IV. \$ 1,000.00 a \$ 20,000.00, por contravención a lo dispuesto en los artículos 29, 30, primer párrafo del 41, 43, 44, 45 y 47; y por falta de cumplimiento a lo establecido en la fracción V del artículo 53;

V. Los terceros que violen las prohibiciones contenidas en las fracciones III, IV, V, VII y XI del artículo 55, incurrirán en las respectivas sanciones.

VI. \$ 100.00 a \$ 10,000.00, por violaciones de esta ley no previstas en el presente Capítulo.

ART. 60. En caso de insolvencia comprobada del infractor para cubrir el importe de la multa, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público lo comunicará a la de Marina para que ésta imponga el arresto respectivo en sustitución de la multa, por conducto de la autoridad correspondiente.

Se reformó el artículo 61 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 61. Salvo lo dispuesto en el artículo 70 de esta ley, el decomiso de los productos capturados se hará por la Secretaría de Marina y tendrá lugar cuando se realicen actos de pesca sin la autorización correspondiente; y el decomiso de las artes de pesca, en el mismo caso, así como cuando se empleen artes de pesca prohibidas.

Los productos que sean conservables serán enajenados a beneficio del Fisco, por conducto de la Oficina de Bienes Nacionales o Inspección Administrativa, o a cargo del Fisco de la Oficina Fiscal que corresponda.

Las artes de pesca decomisadas, cuando sean de uso prohibido, serán destruidas con intervención de los funcionarios de dichas Oficinas.

Las artes de pesca que hayan sido decomisadas, de uso no prohibido, se pondrán a remate con intervención de los propios funcionarios.

Cuando se trate de productos de pesca no conservables, se entregarán, a ser posible, a una Institución de Beneficencia, o en su falta, serán enajenados con intervención de los funcionarios mencionados en los párrafos anteriores.

Se reformó el artículo 62 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 62. Son causas de revocación de un permiso o de caducidad de una concesión, las siguientes:

I. Que el concesionario o permisionario de participación e ingiera en sus negocios a Gobierno extranjero.

II. Que el concesionario o permisionario formule cualquier gestión formal o informal tendiente a obtener protección diplomática para su autorización o para sus inversionistas extranjeros.

III. Que el concesionario traspare en todo o en parte los derechos de su concesión sin la previa y expresa autorización de la Secretaría de Marina, o el permisionario haga el traspaso de su permiso.

IV. Que en cualquier momento resulten uno o más acciones del concesionario en poder de empresas o individuos extranjeros, en que se hubiera conculcado los requisitos de la fracción I del artículo 27 Constitucional.

V. Que el concesionario o permisionario infrunda los intereses creados o se resistiera injustificadamente al pago de cualquier cantidad que deba al Fisco previa declaratoria de la autoridad competente.

VI. Que el concesionario no cumpla con el objeto primordial de su concesión.

VII. Que la Sociedad concesionaria o permisionaria se disuelva o liquide voluntariamente.

VIII. Que el concesionario o permisionario infrunda cualquiera de las prohibiciones contenidas en las fracciones I a III, VII, VIII, X, XV y XVI del artículo 55.

IX. Que tratándose de una Sociedad Cooperativa, la Secretaría de Economía le revoque su autorización de funcionamiento, o la Cooperativa enajene o traspare cualquiera de los derechos que le otorgue su concesión o permiso de pesca y en todo o en parte, lo en el artículo 36 de la ley.

ART. 63. La pérdida a favor de la Nación del importe de las garantías que se constituyen en los términos de la presente ley y su reglamento para responder del cumplimiento de obligaciones impuestas a los interesados de la responsabilidad en que incurrerán, se operará siempre que se declare en definitiva la caducidad de una concesión o permiso.

Se reformó el artículo 64 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 64. La prohibición para realizar cualquier acto de pesca durante el término que se estime procedente pero que no excederá de cinco años, se impondrá como sanción administrativa en los casos en que se declare la caducidad de la concesión o permiso por cualquiera de las causas señaladas en las fracciones I a III, V y VII del artículo 62.

Se reformó el artículo 65 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 65. Cuando en concepto de la Secretaría de Marina proceda imponer cualesquiera de las sanciones administrativas previstas en este Capítulo por haberse cometido la infracción correspondiente, se levantará acta pormenorizada de los hechos que constituyan dicha infracción, en la que se consignarán los nombres de los infractores, las disposiciones que se consideren violadas, y todas las circunstancias de hecho que concurren a probar la infracción descubierta.

Del resultado de dicha acta, en caso de que de ella se derive la responsabilidad del presunto infractor, se dará vista a éste por un término de diez días para que presente escrito en que exponga sus defensas y ofrezca pruebas en su descargo, contándose dicho plazo a partir de la fecha en que el interesado reciba la comunicación correspondiente, que se le enviará por correo certificado y con acuse de recibo.

Recibido el escrito del interesado, la Secretaría abrirá un término no menor de diez días para la recepción de las pruebas pendientes de desahogarse.

Reunidas las pruebas o transcurrida la dilación probatoria, la Secretaría, dentro de los diez días siguientes, resolverá lo que proceda.

ART. 66. Cuando el interesado no ocurra a la Secretaría dentro del término que fije el artículo anterior, o cuando, una vez seguidos los trámites que en el mismo se señalan, haya quedado comprobada la infracción cometida, la Secretaría sin más trámite impondrá la sanción que corresponda.

En los casos de caducidad de una concesión, los plazos establecidos en el artículo 65 se duplicarán.

Se reformó el artículo 67 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 67. Una vez comprobada una infracción e impuesta la sanción administrativa correspondiente, la Secretaría de Marina turnará un tanto del acta respectiva a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que ésta, mediante el procedimiento legal, haga efectivas las sanciones pecuniarias que se impongan y exija, en su caso, el pago de las prestaciones que procedan.

Se reformó el artículo 68 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 68. En los casos de reincidencia, cuando se trate de sanciones administrativas pecuniarias, se impondrá sucesivamente el doble de la sanción anterior, siempre que no se rebase el máximo establecido en esta ley.

Para los efectos de este artículo, se entiende que hay reincidencia cuando la misma persona comete idéntica infracción en el transcurso del plazo de un año.

Se reformó el artículo 69 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 69. Los concesionarios, permisionarios, propietarios y patrones de embarcaciones serán solidariamente responsables de las infracciones administrativas que se cometan en materia de pesca.

Se adicionó el artículo 70 por Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 11 de enero de 1952, en vigor tres días después de esa fecha, para quedar como sigue:

ART. 70. Se impondrá sanción de uno a ocho años de prisión, multa de \$1,000.00 a \$20,000.00, prohibición para realizar cualquier acto de pesca durante el término de uno a cinco años y el decomiso de los instrumentos u objetos materia del delito, al que o a los que ejecuten cualesquiera de los actos prohibidos por las fracciones I, II, VI, VIII, X, XV y XVI del artículo 55 de esta ley.

Son competentes los tribunales de la Federación para conocer de los delitos previstos en la presente ley. La Secretaría de Marina, en su caso, o la autoridad que haya tomado conocimiento de los mismos, deberá hacerlo saber inmediatamente al Ministerio Público Federal, remitiéndole los actuaciones que hubiere practicado.

TRANSITORIOS:

ARTÍCULO PRIMERO. Se derogan la Ley de Pesca en Aguas Territoriales Mexicanas del Océano Pacífico y Golfo de California, de 26 de diciembre de 1938; la Ley de Pesca de 31 de diciembre de 1947, y todas las demás disposiciones legales que se opongan a la presente ley.

ARTÍCULO SEGUNDO. Las concesiones y permisos para la pesca otorgados de conformidad con leyes anteriores, y que se encuentren en vigor, se seguirán rigiendo por dichas leyes, hasta su término; sin perjuicio de que los concesionarios o permisionarios puedan acogerse a la ley si la consideran favorable a sus intereses.

ARTÍCULO TERCERO. Entretanto se establece el Registro Nacional de Pesca

en el que deberán quedar inscritos para los efectos correspondientes, todo los pescadores de oficio, la calidad de pescador de oficio regional, regional ribereño o domiciliado en determinada Entidad Federativa, se acreditará con la credencial respectiva expedida por la Secretaría de Marina.

ARTÍCULO CUARTO. Esta ley empezará a regir sesenta días después de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

ARTÍCULO QUINTO. El reglamento de esta ley se expedirá dentro de los 180 días a partir de la fecha de su publicación.

Edmundo Games Orozco, D. P.—Francisco Hernández y Hernández, S. P.—Adolfo López Mateos, S. S.—Rafael Suárez Ocaña, D. S.—Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido la presente ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, D. F., a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve.—Miguel Alemán.—Rúbrica.—El subsecretario de Marina, Encargado del Despacho, Alberto J. Pawling.—Rúbrica.—El Secretario de Economía, Antonio Martínez Báez.—Rúbrica.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Ramón Beteta.—Rúbrica.—El Subsecretario de Relaciones Exteriores, Encargado del Despacho, Manuel Tello.—Rúbrica.—El Secretario de Gobernación, Adolfo Ruiz Cortines.—Rúbrica.—El Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Agustín García López.—Rúbrica.—El Subsecretario de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, Encargado del Despacho, Hugo Rangel Couto.—Rúbrica.—El Secretario de Salubridad y Asistencia, Rafael Pascasio Gamboa.—Rúbrica.

REGLAMENTO DE LA LEY DE PESCA

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.—Estados Unidos Mexicanos.—Mexico.—Secretaría de Gobernación.

El ciudadano Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, se ha servido dirigirme el siguiente Reglamento.

"ABELARDO L. RODRIGUEZ, Presidente Substituto Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de la facultad que me concede el artículo 89 de la Constitución General de la República, y para la mejor aplicación de la Ley de Pesca de 26 de agosto de 1932, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO DE LA LEY DE PESCA

TITULO I

Generalidades

CAPITULO UNICO

ART. 10. Para los efectos del artículo primero de la Ley de Pesca, se considerarán como productos biológicos todos aquellos que tengan tal origen, aunque posteriormente hayan sufrido cualquiera transformación natural en su propio medio de vida.

ART. 20. Para los efectos de la Ley de Pesca, este Reglamento y demás disposiciones sobre la materia, por zona reservada de refugio se entiende la destinada a la creación y procreación de las especies de pesca que en ella habitan, en la cual queda prohibido en todo tiempo pescar, perseguir o molestar en cualquier forma a las especies mencionadas. Estas zonas serán creadas por acuerdo de la Secretaría de Agricultura y Fomento, de conformidad con el artículo 50 de este Reglamento.

PESCA

525

ART. 30. Zona reservada de cultivo es la que se concede a una empresa, individuo o entidad jurídica, para conseguir en su beneficio exclusivo la aclimatación, conservación, fomento, mejoramiento y explotación de las especies de pesca que en ella existen y se críen. Estas zonas se otorgarán mediante el contrato-concesión respectivo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley de Pesca.

ART. 40. Zona reservada de pesca es la que se concede a una empresa, individuo o entidad jurídica, para hacer en ella, con carácter exclusivo, la explotación de la riqueza pesquera ya existente. Este derecho se otorgará en el siguiente orden de preferencia:

I. A las agrupaciones regionales de pescadores organizados conforme a la ley, en los casos en que a juicio de la Secretaría de Agricultura y Fomento, sean necesarias, como medio de asegurar la subsistencia de aquéllos, el otorgamiento de esta clase de zonas, y cualquiera que sea la especie o aprovechamiento que exploten.

II. A los concesionarios que se dediquen a efectuar la explotación industrial de la riqueza pesquera del país, mediante el establecimiento de empacadoras en el territorio nacional.

ART. 50. Zona de explotación común es aquella que se crea para asegurar la subsistencia de los pescadores regionales organizados conforme a la ley, y en ella queda terminantemente prohibido extender autorizaciones a particulares, para la explotación de las especies a que se refiera el Decreto que la establezca.

ART. 60. Las zonas de explotación común se crearán cuando se reúnan las siguientes condiciones:

I. Que los pescadores regionales se encuentren debidamente organizados conforme a las leyes.

II. Que previo un estudio de la Secretaría de Agricultura y Fomento, se acredite la insuficiencia de las zonas reservadas de pesca como medio de asegurar la subsistencia de los pescadores regionales, así como que sea necesario prohibir la pesca en dicha zona a cualquier particular para alcanzar dicho fin.

ART. 70. Las zonas reservadas de pesca o de cultivo no podrán tener una extensión mayor de veinte kilómetros de longitud por cuatro de anchura, tratándose de especies migratorias. Si se trata de especies sedentarias, la extensión de las zonas de pesca o de cultivo no podrá ser mayor de tres kilómetros de longitud por dos de anchura. Por último, las zonas reservadas de pesca autorizadas a las agrupaciones regionales de pescadores, podrán tener una extensión mayor, a juicio de la Secretaría de Agricultura y Fomento, en relación con el número de pescadores que integren la agrupación a quien se conceda.

Se adicionó el último párrafo del artículo 70, por Decreto de 16 de julio de 1937, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 17 de julio de 1937, en vigor tres días después de esa fecha, como sigue:

El Departamento Forestal y de Caza y Pesca podrá otorgar concesiones por mayor extensión que las fijadas anteriormente, para zonas reservadas a explo-

lación y a cultivo para particulares solamente cuando se refieran a la explotación de especies vegetales acuáticas de las aguas marítimas.

ART. 86. Las zonas reservadas de cultivo o de pesca a que se refieren los artículos anteriores, se refirerán siempre a una o varias especies de pesca, específicamente determinadas.

Las zonas de explotación común podrán referirse a todas las especies de Pesca que en ellas existan.

ART. 90. Tratándose de especies sedentarias, el otorgamiento de zonas reservadas de pesca implica el de la correspondiente zona de cultivo, y los concesionarios quedan obligados a hacer el cultivo de dichas especies en las zonas que se les otorgan.

ART. 10. Para los efectos del otorgamiento de autorizaciones de pesca, la riqueza pesquera nacional se divide en general y especial; la primera comprende todas las especies no comprendidas en el Título IV de este Reglamento como especiales.

TÍTULO II

De las autorizaciones de pesca

CAPÍTULO I

De los contratos-concesión

ART. 11. Los contratos-concesión, sean para pesca general o especial, serán otorgados directamente por la Secretaría de Agricultura y Fomento.

ART. 12. Los contratos-concesión de pesca deberán contener:

I. Las facultades que otorgue la concesión, de conformidad con la Ley, este Reglamento y demás disposiciones que existan sobre la materia.

II. Las obligaciones que deberá cumplir el concesionario de conformidad con la Ley, este Reglamento y demás disposiciones que existan sobre la materia, y teniendo en consideración la índole de sus operaciones y las clases de especies que exploten.

III. La duración del contrato-concesión.

IV. Los motivos de caducidad del contrato-concesión.

V. Los plazos dentro de los cuales el concesionario debe principiar a terminar las plantas empadronadas que se le otorga a construir, o los límites de las zonas reservadas de pesca o de cultivo que se le concedan, las especies que pretenda explotar o cultivar, sistemas de cultivo y plan general de su trabajo.

VI. La garantía que debe constituir el concesionario para el cumplimiento de sus obligaciones.

VII. Todos los requisitos y obligaciones que la Secretaría de Agricultura y

Fomento juzgue convenientes para asegurar la conservación y fomento de la riqueza pesquera del país.

ART. 13. Los concesionarios de pesca podrán traspasar su autorización a cualquiera persona o entidad jurídica reconocida conforme a las leyes de la República; pero previamente deberán recabar la autorización de la Secretaría de Agricultura y Fomento, y la empresa, individuo o entidad jurídica a quien se traspase la concesión, deberá hacer suyas, sin reserva ni limitación alguna, todas y cada una de las obligaciones del contrato-concesión, debiendo inscribirse en la escritura constitutiva de la entidad jurídica una cláusula en que se inserte esta obligación.

ART. 14. La falta de cumplimiento del requisito establecido en el artículo anterior, será motivo de caducidad del contrato-concesión.

ART. 15. La Secretaría de Agricultura y Fomento, en los contratos-concesión de pesca que otorgue, autorizará la ocupación gratuita de los terrenos nacionales indispensables para el establecimiento del concesionario, así como la perforación de pozos en dichos terrenos, con el objeto de proveerse de agua dulce. Cuando la ocupación se verifique en la zona federal, el concesionario debe obtener autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90. de la Ley de Aguas de Propiedad Nacional.

ART. 16. El concesionario, a más tardar dos meses antes de que se venza el plazo que se le otorgue para iniciar sus obras, deberá presentar los planos y proyectos especificados de las mismas, a la Secretaría de Agricultura y Fomento, o a la de Comunicaciones y Obras Públicas en el caso previsto en la parte final del artículo anterior, para su aprobación.

ART. 17. El que solicite un contrato-concesión para pesca deberá tener un capital suficiente para iniciar sus operaciones, en la inteligencia de que dicho capital no será menor de \$10,000.00, para los contratos-concesión que tenga una duración de cinco años, aumentándose \$5,000.00 por cada año más, pero sin que en ningún caso el plazo concedido al concesionario exceda de quince años.

Para los efectos del párrafo anterior, se entiende por capital no sólo el numerario disponible para las operaciones de pesca, sino las inversiones que ya se tengan hechas en embarcaciones, edificios, obras, artes y aparatos de pesca.

ART. 18. Los contratos-concesión se otorgarán en el siguiente orden de preferencia:

I. A los que ofrezcan las condiciones más ventajosas para los fines de la Secretaría de Agricultura y Fomento, de conformidad con el artículo 60. de la Ley de Pesca.

II. En caso de igualdad, serán preferidos:

a) Los pescadores profesionales empadronados en la Oficina de Pesca de la jurisdicción en que pretendan realizar sus operaciones, organizados conforme a las leyes.

b) Los pescadores profesionales empadronados en las Oficinas de Pesca de otras jurisdicciones, y

c) Las demás personas.

ART. 19. En todo contrato-concesión otorgado a favor de un mexicano, sea

individuo o entidad jurídica, se insertará la cláusula siguiente: "El contratante, compañía o sociedad que en su caso se organice para la explotación del contrato, según siempre considerándose como mexicanos, aun cuando alguno o algunos de sus miembros o accionistas sean extranjeros, los cuales se sujetarán exclusivamente a los tribunales de la República en todos los negocios cuya causa y acción tengan lugar dentro del territorio nacional; la sociedad misma, y los extranjeros o sus sucesores que tomen parte en los negocios del contrato-concesión, cualquiera que sea el carácter con que intervengan, serán considerados como mexicanos en cuanto a la sociedad se refiera, y nunca podrán alegar respecto de los títulos o negocios relacionados con la misma, derechos de extranjería bajo ningún pretexto, pues sólo tendrán los derechos y acciones que las leyes de la República conceden a los mexicanos; por lo tanto, no podrán tener ingerencia alguna los Agentes Diplomáticos extranjeros en nada que se refiera a la sociedad".

Si el concesionario fuese extranjero, se estará a lo dispuesto en el artículo 29 de este Reglamento.

ART. 20. La Secretaría de Agricultura y Fomento podrá rescindir los contratos de concesión de pesca que otorgue, cuando se hayan cumplido con todas y cada una de sus cláusulas, en los siguientes casos:

I. Por solicitud del concesionario, cuando exista causa suficiente para hacerlo, a juicio de la Secretaría.

II. Por muerte del concesionario y siempre que sus sucesores lo soliciten.

III. Por liquidación judicial o quiebra cuando la autoridad judicial competente lo estime conveniente.

CAPITULO II

De los permisos

ART. 21. Los permisos generales, sean para pesca general o especial, y los especiales de explotación o científicos, autorizados por la ley, serán expedidos directamente por la Secretaría de Agricultura y Fomento.

ART. 22. Los permisos locales serán expedidos por conducto de las Oficinas de Pesca dependientes de la Secretaría de Agricultura y Fomento, en muchosotes debidamente aprobados por dicha Secretaría.

ART. 23. Los permisos de pesca locales, autorizarán la captura de especies en las aguas de una entidad federativa y las que la limiten.

ART. 24. Los permisos locales, generales o especiales de explotación tendrán una duración de un año.

ART. 25. Los permisos generales, locales o especiales de explotación deberán contener:

I. Las facultades que confieran al permisionario, conforme a la Ley, este Reglamento y demás disposiciones de la materia.

II. Las obligaciones que debe cumplir el permisionario conforme a la Ley, su Reglamento y demás disposiciones de la materia.

III. Los motivos de cancelación del permiso.

IV. El carácter intransmisible del mismo.

En los permisos generales, además, la garantía que otorgue el permisionario para asegurar el debido cumplimiento de sus obligaciones.

CAPITULO III

Disposiciones comunes a los permisos y contratos-concesión de pesca

ART. 26. Los contratos-concesión o permisos de explotación otorgados para efectuar la pesca en aguas mexicanas, autorizan a su titular a efectuar la captura, beneficio y venta, o la captura y venta, respectivamente, de los productos de pesca obtenidos, sin perjuicio de quien tenga mejor derecho.

ART. 27. Los concesionarios o permisionarios de pesca, cuando esta última autorización se otorgue para efectuar la pesca de explotación directamente por la Secretaría de Agricultura y Fomento, deberán rendir a la terminación de cada año civil, un informe detallado y comprobado de las explotaciones habidas, productos vendidos para consumo del país, y, en su caso, de las obras y trabajos realizados por los concesionarios o permisionarios. Tratándose de permisos locales, los permisionarios deberán rendir el informe a que se refiere este artículo, cada trimestre.

ART. 28. La Secretaría de Agricultura y Fomento puede solicitar de los concesionarios o permisionarios de pesca, todos los datos necesarios para la realización de los fines a ella encomendados, y que se refieran a las operaciones o trabajos realizados al amparo de sus autorizaciones de pesca.

ART. 29. Cuando el concesionario o permisionario sea una empresa extranjera, individuo o entidad jurídica, se insertará la cláusula siguiente: "El concesionario o permisionario declara expresamente que para todos los efectos de esta autorización, conviene en considerarse como mexicano y, por lo tanto, no tendrá, en relación a la validez, interpretación y cumplimiento de la misma, más derechos y acciones que los que las leyes mexicanas concedan a los ciudadanos de la República. Por consiguiente, renuncia para los efectos de esta autorización, a todos los derechos que le competen como extranjero y se compromete especialmente a no pedir, para todo lo relativo a la misma, la intervención diplomática de su país. Conviene también en que esta cláusula es una condición esencial de su autorización y que su no observancia la nulifica por completo, exponiéndolo además a perder en favor de la nación, cualesquier trabajo o gastos que haya hecho".

ART. 30. Los concesionarios o permisionarios no podrán efectuar el desembarque de productos capturados, tratándose de los destinados a la exportación, sino en el puerto que señale su autorización y sin que se haya verificado la inspección del cargamento por los empleados del servicio de pesca. Tratándose de productos destinados para el consumo del país, el desembarque no podrá efectuarse sin la manifestación de la cantidad respectiva a las Oficinas de Pesca.

ART. 31. Los concesionarios o permitidos de pesca que se dediquen a la explotación de dicha riera, deben obligatoriamente de las oficinas del ramo, de la parte inferior, las tarjetas credenciales que deberá portar la gente empleada por ellos en sus embarcaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley de Pesca.

ART. 32. Las tarjetas credenciales, a que se refiere el artículo anterior, serán válidas por un año civil, se extenderán en talonarios debidamente aprobados por la Secretaría de Agricultura y Fomento, y contendrán:

- I. El nombre de la persona a cuyo favor se han extendido.
- II. El nombre del concesionario o permitido al servicio del cual trabaja a cada viaje de pesca, la persona que ejercerá el mando anterior.
- III. La índole y condiciones del contrato concesión o permiso a las órdenes de cuya autoridad se viaje y opere.

ART. 33. Los concesionarios o permitidos de pesca están obligados a dar parte a las oficinas del ramo en la jurisdicción, de las tarjetas credenciales que deban otorgarse, por lo que se les otorgará el título de las mismas a los efectos de dicho contrato concesión o permiso.

ART. 34. Las tarjetas credenciales son documentos de identificación y no otorgan a su titular ningún derecho para efectuar, para sí, actos de pesca.

ART. 35. Los concesionarios o permitidos de explotación autorizados directamente por la Secretaría de Agricultura y Fomento, están obligados a llevar un libro de registro, en el cual deben anotarse las cantidades adquiridas en sus operaciones de pesca y la clase de pesca capturada, de acuerdo con el artículo 28 de la Ley de Pesca. Dichos libros serán autorizados por las Oficinas de Pesca, dentro de cuya jurisdicción realice sus operaciones el concesionario o permitido.

CAPÍTULO IV

De los permisos especiales

ART. 36. Los permisos especiales son:

- I. De explotación.
- II. Deportivos.
- III. Con fines científicos.

ART. 37. Los permisos especiales de explotación autorizan la captura y aprovechamiento de las especies a que se refiere el Título IV de este Reglamento, en los términos del artículo 11 del mismo, y contendrán todos los requisitos que se establecen para la pesca deportiva y las disposiciones particulares a la especie a que se refiera o abarque en dicho título.

ART. 38. Los permisos con fines científicos se expiden directamente por la Secretaría de Agricultura y Fomento, a solicitud de instituciones científicas o particulares, a fin de capturar uno o varios ejemplares de determinada especie con fines científicos.

ART. 39. La Secretaría de Agricultura y Fomento, antes de expedir los permisos a que se refiere el artículo anterior, se cerciorará de la finalidad del permisionario y éste quedará obligado a constituir una garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que le imponga su autorización, y a remitir un duplicado de los ejemplares que obtenga y copia de los estudios o monografías que publique como resultado de sus investigaciones.

ART. 40. Los permisos deportivos autorizan la captura de especies en todas las aguas nacionales, por vía de deporte, en los términos del artículo 70 de este Reglamento, y serán extendidos por los siguientes plazos:

- I. Por un mes.
- II. Por tres meses.
- III. Por un año.

ART. 41. Los permisos deportivos serán expedidos, por conducto de las Oficinas de Pesca dentro de cuya jurisdicción se ejercite dicho deporte, en machotes debidamente aprobados, y autorizarán la pesca deportiva en los términos del artículo anterior.

ART. 42. Los permisos de pesca deportiva contendrán los mismos requisitos señalados para los permisos de explotación en el artículo 25 de este Reglamento, excepto el establecido en el párrafo segundo de la fracción IV del mismo artículo.

Se modificó el artículo 43 por Decreto de 7 de noviembre, de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor en los términos del artículo 30. del Código Civil Federal, como sigue:

ART. 43. La garantía que deberán otorgar los concesionarios o permisionarios, se fijará a juicio del Departamento Forestal y de Caza y Pesca, sin exceder de la suma de \$20,000.00, a excepción de aquella que caucione las actividades de barcos de matrícula extranjera, que dediquen los productos de la pesca en general obtenidos, a mercados extranjeros, pues en este caso podrá ampliarse hasta \$50,000.00.

TÍTULO III

De la captura de las especies de pesca

CAPÍTULO I

De la captura propiamente dicha

ART. 44. Para los efectos del artículo 15, fracción I, de la Ley de Pesca, las vedas que la Secretaría de Agricultura y Fomento decreta en dicha materia, podrán ser absolutas o relativas.

ART. 45. Por veda absoluta se entiende la que se dicta por una zona determinada y prohíbe la captura de las especies de pesca que en ella habiten.

ART. 46. Por veda relativa se entiende la que prohíbe la captura de una o varias especies específicamente determinadas y podrá abarcar todas las aguas de jurisdicción nacional o parte de ellas.

ART. 47. Las vedas podrán también ser generales o locales; las primeras, cuando la prohibición abarque todas las aguas de la República o de uno de sus territorios; las segundas, cuando la prohibición se limite a una región determinada.

ART. 48. Las vedas absolutas nunca podrán ser generales.

ART. 49. Por último, las vedas pueden también ser temporales o definitivas. Temporales serán las que sólo comprendan una época del año, definitivas las que abarquen uno o varios años consecutivos.

ART. 50. Cuando la Secretaría de Agricultura y Fomento dicte una veda absoluta local y definitiva, en el mismo acuerdo establecerá la correspondiente zona de refugio en los términos del artículo 10 de este Reglamento.

ART. 51. La Secretaría de Agricultura y Fomento, al decretar una veda, determinará claramente en el mismo decreto si se trata de una veda absoluta o relativa, si es temporal o definitiva y local o general.

ART. 52. El aprovechamiento de los productos capturados con anterioridad a una veda, podrá hacerse estando ésta en pleno vigor, a condición de que antes de finalizar el período hábil de la captura, los concesionarios o permisionarios acrediten debidamente ante las Oficinas de Pesca de su jurisdicción, las cantidades que tenían almacenadas al iniciarse el período de veda y que fueron capturadas con anterioridad al mismo, para lo cual se practicará la correspondiente visita de inspección.

ART. 53. De la visita de inspección que se practique de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior, se levantará por triplicata un acta que contendrá:

- I. Lugar y fecha en que se practicó la inspección.
- II. Nombre del interesado.
- III. Número, fecha y demás requisitos del permiso o concesión al amparo del cual se hizo la explotación.
- IV. Estado de conservación y número de kilos de la especie capturada con anterioridad a la época de veda.

ART. 54. Los concesionarios o permisionarios, a medida que realicen los productos a que se refieren los dos artículos anteriores, deberán acudir a la Oficina de Pesca de su jurisdicción, recibiendo la autorización de salida de dichos productos, los cuales quedarán realizados totalmente en un plazo que no excederá de la mitad del período de veda. Quedan obligados a obtener un duplicado de la orden de salida a que se refiere este artículo o hacer exhibición de ella los que comercien con dichos productos.

ART. 55. La infracción a lo dispuesto en el artículo anterior, será imponible no sólo a los que efectúan la pesca sino también a los que comercien con dichos productos.

Se adicionó el artículo 56 por Decreto de 8 de marzo 1933, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 30 de marzo de mismo año y después se

reformó por Decreto de 22 de diciembre de 1933, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 29 de diciembre del mismo año, en vigor el 10. de enero de 1934, como sigue:

ART. 56. Las embarcaciones nacionales y extranjeras que sólo para toma de carnada soliciten permiso para pescar en aguas territoriales de la República, satisfarán los requisitos que para la pesca en general en todas las aguas nacionales establecen la ley de la materia y este Reglamento. Por tanto, no se expedirán en lo sucesivo licencias especiales para toma de carnada.

Se reformó el artículo 57 por Decreto de 22 de diciembre de 1933, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 29 de diciembre del mismo año, en vigor el 10. de enero de 1934, como sigue:

ART. 57. Por derechos de explotación sobre los productos obtenidos, las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior, pagarán íntegramente las cuotas que señala la Tarifa, considerando los productos como capturados en aguas nacionales.

ART. 58. Los permisos de pesca deportiva no facultan a su titular a efectuar la pesca en época de veda.

ART. 59. Sin perjuicios de las prohibiciones de carácter particular establecidas en el Título IV de este Reglamento, queda terminantemente prohibido:

I. Verter o dejar correr a las aguas donde existan especies de pesca, materias tóxicas o nocivas a las mismas, salvo caso de fuerza mayor.

Se reformó la fracción II por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor en esa misma fecha, como sigue:

II. Arrojar en las aguas marítimas e interiores o abandonar en las playas o riberas producto de la pesca y sus desperdicios, excepto el caso previsto por el artículo 91 de este Reglamento.

III. Hacer uso de explosivos en las aguas en que habitan especies de pesca, cuando su uso traiga consigo la muerte de éstas.

IV. Golpear o contaminar las aguas con sustancias que tengan por objeto atontar, cegar o matar a los peces.

V. Destruir o cambiar las huevas de animales de pesca, sin autorización de la Secretaría de Agricultura y Fomento.

VI. Capturar peces, reptiles, crustáceos y demás especies de pesca de un tamaño menor que el permitido en este Reglamento o en los Acuerdos que la Secretaría de Agricultura y Fomento dicte.

Se reformó la fracción VII por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor en esa misma fecha, como sigue:

VII. El uso de trawls, artes de pareja y demás redes de arrastre en las bahías, esteros, lagunas y en general, las aguas protegidas que se encuentren dentro de la línea litoral así como en las aguas marítimas territoriales donde existan especies sedentarias que se perjudiquen con el uso de dicho sistema de pesca, a juicio del Departamento Forestal y de Caza y Pesca. En las aguas interiores queda prohibido en todo tiempo el uso de trawls, artes de pareja y demás redes de arrastre.

ART. 60. La pesca en aguas interiores de la República, de propiedad federal, se autorizará mediante permisos o contratos concesión de conformidad con la Ley de Pesca y este ordenamiento, y la reglamentación que para cada especie y región del país dicte la Secretaría de Agricultura y Fomento.

CAPÍTULO II

De las artes y aparatos de pesca

ART. 61. Los concesionarios y permisionarios de pesca están obligados a registrar en las Oficinas de Pesca de su jurisdicción, todas las embarcaciones que utilicen en sus operaciones, sean de su propiedad o no.

Se reformó el artículo 62 por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor en esa misma fecha, como sigue:

ART. 62. El uso de plantas empacadoras flotantes y barcos plantas de congelación, sólo se permitirá como auxiliares de las plantas similares, que hayan sido establecidas en tierra, excepto cuando las plantas empacadoras flotantes y barcos plantas de congelación sean de matrícula nacional.

ART. 63. Para los efectos de la Ley de Pesca, este Reglamento y demás disposiciones sobre la materia, se entiende por red todo objeto de hilo, alambre u otro material que tengan por objeto enmallar, interceptar o atrapar peces, cualquiera que sea el nombre con el que se conozca vulgarmente.

Se reformó el artículo 64 por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor en esa misma fecha, como sigue:

ART. 64. El establecimiento de cierras, tapas y demás artes de pesca fijos o cimentados, así como su cambio de localización, dimensiones o situación, requiere una autorización directa, del Departamento Forestal y de Caza y Pesca, el que podrá denegar o modificar los proyectos de localización, dimensiones o situación y restringir el uso de los ya instalados, para permitir la libre procreación de las especies migratorias, anadromas y catadromas, o bien cuando se demuestre que causan perjuicios a los peces y demás animales acuáticos, por la contaminación de las aguas represadas.

ART. 65. Los concesionarios o permisionarios de pesca que utilicen en sus operaciones cierras, tapas y demás artes de pesca, fijos o cimentados, deberán mantenerlos en estado de limpieza, desazolvándolos después de utilizarlos en las temporadas regulares.

Se reformó el artículo 66 por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor desde esa fecha, como sigue:

ART. 66. El uso de trawls, artes de pareja y demás redes de arrastre, sólo se permitirá en las aguas marítimas territoriales, conforme a la reglamentación que dicte el Departamento Forestal y de Caza y Pesca, y en todo caso se observará lo dispuesto por la fracción VII reformada del artículo 59 de este Reglamento.

ART. 67. Las máquinas de buceo, redes, trampas langosteras y demás aparatos que no sean fijos o cimentados, con excepción de los mencionados en el artículo 69 de este Reglamento, deberán ser registrados por los concesionarios o permisionarios en las Oficinas de Pesca de su jurisdicción.

ART. 68. El registro a que se refiere el artículo anterior, deberá contener:

I. El nombre del concesionario o permisionario.

II. El nombre con que se conozca el aparato registrado, su marca y demás requisitos necesarios para su identificación.

III. Tratándose de redes, las medidas de las mallas tomándolas del lado del ojo cuando la red esté mojada.

IV. La pesca a que se destine el aparato.

V. Los derechos cubiertos por el registro del mismo.

ART. 69. Quedan exceptuados de registro los anzuelos de caña, curricanes y arpones.

ART. 70. La pesca deportiva y la que se dedica al consumo doméstico, sólo podrá efectuarse con anzuelos de caña, curricanes y demás artes de pesca transportables por el propio pescador.

ART. 71. La libre importación de maquinaria, artes y aparatos de pesca destinados a las plantas empacadoras de productos de pesca que se establezcan en el país, de conformidad con la ley de la materia y este Reglamento, no podrá decretarse, sin oír previamente a la Secretaría de Agricultura y Fomento.

TÍTULO IV

De las especies que requieren permiso especial

ART. 72. Para los efectos del artículo 21 de la Ley de Pesca, se entiende por permiso especial de explotación, la autorización otorgada para capturar las especies enumeradas en este Título; sin perjuicio de que el permisionario mediante el correspondiente contrato-concesión pueda beneficiarlas industrialmente.

CAPITULO I

De la ballena

ART. 73. Para los efectos de este Reglamento se entienden por ballenas los cetáceos incluidos zoológicamente en los géneros siguientes: Ballena, Balaenóptera, Megáptera, Hyperoodon, Physeter y Rhachionectes.

ART. 74. Queda terminantemente prohibido:

I. Matar o capturar ballenas o ballenatos que no hayan alcanzado su completo desarrollo, para hacer costable su explotación.

II. El uso de arpones envenenados o de riles y, en general, el de toda clase de artes de pesca que no aseguren la muerte y retención de la ballena.

ART. 75. La explotación de la ballena se hará mediante autorización exclusiva para las siguientes zonas:

I. Desde los límites de los Estados Unidos del Norte hasta el puerto de Manzanillo, en las aguas del Océano Pacífico, incluyendo el Golfo de California.

II. Desde el puerto de Manzanillo hasta los límites con la República de Guatemala, en las aguas del propio Océano Pacífico.

III. En todas las aguas del Golfo de México.

ART. 76. El uso de cañones, lanza-arpones en la pesca de la ballena, no queda incluido en la prohibición que establece la fracción III del artículo 59 de este Reglamento.

ART. 77. En el beneficio de la ballena no solamente deberá aprovecharse el aceite, sino todos los demás productos derivados de dicho animal.

CAPITULO II

De la langosta

ART. 78. Queda terminantemente prohibida la captura de langosta o langostino que mida menos de 265 milímetros o mas de 400 de su extremidad anterior a la posterior, con exclusión de las piernas, tentáculos y antenas.

ART. 79. Los pescadores que utilicen el sistema de trampas en la captura de la langosta o langostino cuidarán de revisarlas, devolviendo al mar en las mejores condiciones de vida, las langostas madres cargadas de huevera y las especies de un tamaño distinto del permitido en este Reglamento y que hubieren sido capturadas en dichas trampas.

ART. 80. Queda terminantemente prohibido raspar o hacer desaparecer en cualquier forma la hueva o huellas de hueva de las langostas madres.

ART. 81. La infracción que se cometa contra el tenor de los artículos anteriores de este capítulo, será imputable no sólo a los que efectúen la captura, sino aún a los que comercien con langosta o langostino.

ART. 82. Al terminar el último día de la temporada hábil para la explotación de la langosta, las trampas y aparatos empleados en la captura de este crustáceo, serán retiradas. Respecto de las langostas vivas capturadas hasta esta fecha y que llenen las medidas fijadas en este Reglamento, se estará a lo dispuesto en el artículo 52 del mismo.

CAPITULO III

Del camarón

Se reformó el artículo 83 por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor desde esa fecha, como sigue:

ART. 83. La pesca del camarón en los esteros donde existan cierras, charangas y demás artes de pesca fijos o cimentados, no podrá efectuarse con atarrayas, chinchorros u otra clase de redes, excepto las cucharas. Sólo podrán emplearse redes para la captura de otras especies, siempre que se utilicen en lugares a una distancia no menor de mil metros de los artes fijos o cimentados.

Se reformó el artículo 84, por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor desde esa fecha, como sigue:

ART. 84. Terminada la temporada de captura de camarón en los esteros por el sistema de cierras, charangas y demás artes de pesca fijos o cimentados, de acuerdo con la reglamentación que fije el Departamento Forestal y de Caza y Pesca, se procederá al retiro de las mangas o palizadas u otras instalaciones que obstruyan el libre paso de las especies, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 65 de este Reglamento.

Se adicionó el artículo 84 Bis por Decreto de 7 de noviembre de 1939, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 23 de noviembre del mismo año, en vigor desde esa fecha, como sigue:

ART. 84 Bis. Los productos de pesca distintos al camarón que se capturen con el uso de trawls, artes de pareja y demás redes de arrastre, o bien en las cierras, charangas y demás artes de pesca fijos o cimentados, se aprovecharán íntegramente, para ser utilizados o aplicados en el comercio o industria nacionales.

CAPITULO IV

De la concha perla

ART. 85. Sin perjuicio de las vedas que fije la Secretaría de Agricultura y Fomento, la explotación de la concha perla se llevará a cabo alternativamente, en la siguiente forma:

I. Los años impares, la explotación se circunscribirá a la zona primera que comprende los fondos del mar desde la desembocadura del río Colorado hasta la Punta Mechudo, en las costas de la península de la Baja California, y desde el mismo río Colorado hasta el puerto de Zihuatanejo del Estado de Guerrero, comprendiendo las costas de Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán y parte del Estado de Guerrero así como las islas, cayos y bajos adyacentes a dichas costas.

II. Los años pares, la explotación quedará circunscrita a la zona segunda, que comprende desde la Punta Mechudo hasta el cabo San Lucas, y desde este punto hasta los límites con los Estados Unidos del Norte, en las costas occidentales de la Baja California, desde el puerto de Zihuatanejo hasta los límites con Guatemala, comprendiendo las costas de Oaxaca, Chiapas y parte de Guerrero así como las islas, cayos, bajos adyacentes a dichas costas y las islas Cedros y Revillagigedo.

Se reformó el artículo párrafo I por Decreto de 15 de diciembre de 1933, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 29 de diciembre de 1933, en vigor tres días después de su fecha, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 3o del Código Civil Federal, como sigue:

La extracción de concha perla por el sistema de chupuz podrá efectuar indistintamente en una o en otra zona, cuando así lo determine la Secretaría de Agricultura y Fomento mediante el acuerdo respectivo.

ART. 86. Queda terminantemente prohibida la extracción de conchas que tengan menos de 70 milímetros medidos desde la charcinia o bisagra hasta el borde del nacar en la parte onusta.

ART. 87. Durante las vedas para el buceo de la concha perla los concesionarios o permisionarios autorizados para la explotación de esta especie quedan obligados a depositar en la Oficina de Pesca un parte cronológico, máquinas de buceo que utilicen debiendo dárlos ongas entre al interesado, a cambio, el recibo correpondiente.

ART. 88. Treinta días antes de iniciarse la temporada hábil para el buceo de la concha perla, las máquinas a que se refiere el artículo anterior, serán devueltas al concesionario permisionario para su empleo, en la inteligencia de que no podrán ser utilizadas más al iniciar el periodo de explotación.

ART. 89. Queda prohibida la extracción de concha de río por el sistema de dragas de succión, así como la extracción de conchas pequeñas que por su tamaño sea inestable para aprovechamiento industrial.

CAPÍTULO V

Del ostión y del abulón

ART. 90. Queda estrictamente prohibido arrojar conchas, lastres, escorias o cualquiera otra materia que pueda perjudicar los bancos o criaderos de ostión

o abulón. En caso de violación a este precepto, sin perjuicio de las penas a que se haga acreedor el infractor de acuerdo con este Reglamento, quedará obligado a limpiar el fondo por su cuenta.

ART. 91. Queda estrictamente prohibida la operación de descornar ostiones fuera de los bancos en que se haga la extracción o de los sitios elegidos para el cultivo de esta especie.

ART. 92. En las vedas del ostión o del abulón, sólo se permitirá la pesca de peces o crustáceos en los lugares en que existan criaderos de ostión, cuando dicha pesca se haga con anzuelos, fisgas, arpones de mano o artes de pesca fijas.

ART. 93. La Secretaría de Agricultura y Fomento, mediante acuerdos, fijará las medidas máxima y mínima que deberán tener los ostiones sujetos a explotación, para cada región del país; en la inteligencia de que queda terminantemente prohibida la extracción de ostiones que tengan dimensiones distintas que las que fijen dichos acuerdos.

ART. 94. Queda estrictamente prohibida la extracción de abulón que tenga una medida menor que las que a continuación se expresan:

I. Abulón rojo (<i>halotis rufenses</i>)	175 milímetros
II. Abulón verde (<i>halotis fulgens</i>)	160 "
III. Abulón rosa (<i>halotis corrugata</i>)	150 "
IV. Abulón negro (<i>halotis cracheroides</i>)	120 "

Las medidas anteriores se tomarán en el diámetro mayor de la concha

ART. 95. Todas las disposiciones relativas a máquinas de buceo para la concha perla son aplicables a las que se dediquen a la extracción de abulón.

CAPÍTULO VI

De la tortuga y el lagarto

ART. 96. Los ejemplares que se capturen de tortugas en la temporada hábil de la explotación, deberán tener las siguientes dimensiones mínimas:

I. Tortuga blanca de río, marina común, de Carey y el guao o galápagos	400 milímetros
II. Tortuga amarilla, pinta o icotea	250 "

Respecto a las demás variedades de tortugas sólo queda prohibida la captura de las que no hayan alcanzado su completo desarrollo.

ART. 97. Queda terminantemente prohibido cegar, en cualquier forma, a las tortugas capturadas, así como explotar los huevos de tortugas o destruir sus nidos.

Se reformó el artículo 98 por Decreto de 11 de julio de 1940, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, el 8 de agosto del mismo año, en vigor 15 días después y luego por Decreto de 13 de octubre de 1942, publicado en el "Diario

Oficial" de la Federación, de 9 de enero de 1943, en vigor diez días después, como sigue:

ART. 98. Las temporadas de pesca de lagarto en las diversas regiones del país en que habite esta especie, se sujetarán a las disposiciones que para cada caso especial dictará la Secretaría de Marina, mediante el acuerdo respectivo, quedando desde luego terminantemente prohibida la captura de lagartos que midan menos de un metro cincuenta centímetros de longitud.

CAPÍTULO VII

De las algas marinas y otras especies

ART. 99. Los concesionarios o permisionarios autorizados para la explotación de las algas marinas, deberán efectuar esta en condiciones tales que no originen la disminución de la potencialidad de los lugares explotados; a cuyo efecto, deberán alternar sus explotaciones en la forma que se determine en su autorización.

ART. 100. Quedan obligados los concesionarios o permisionarios autorizados para efectuar la explotación de algas marinas, a formar las cartas oceanográficas de la región que exploten.

ART. 101. Se considerará también como pesca especial la captura de totoaba y la extracción de esponjas, quedando dichas especies sujetas a la reglamentación que dicte la Secretaría de Agricultura y Fomento, mediante los acuerdos correspondientes.

TÍTULO V

De la inspección y vigilancia en materia de pesca

ART. 102. La inspección y vigilancia de las actividades pesqueras se ejercerá por la Secretaría de Agricultura y Fomento, mediante las Oficinas de Agentes que en acuerdos posteriores se establezcan.

ART. 103. En los acuerdos a que se refiere el artículo anterior, la Secretaría de Agricultura y Fomento fijará la jurisdicción territorial de dichas Oficinas de Pesca.

TÍTULO VI

Del procedimiento y penalidad en materia de pesca

CAPÍTULO I

Del procedimiento en materia de pesca

ART. 104. Las autorizaciones de pesca que deban obtenerse directamente de

la Secretaría de Agricultura y Fomento, se solicitarán por escrito a dicha dependencia. En el caso de que presentada una solicitud, transcurriera un mes sin que continúe su tramitación, por negligencia del peticionario, se le considerará desistido de sus gestiones.

ART. 105. Los permisos locales de pesca y las demás autorizaciones que se expidan por las oficinas del Ramo, podrán ser solicitadas verbalmente, y el simple hecho de que se haya otorgado una autorización de tal índole, desprendiéndola del talonario respectivo, implica que la persona a quien se otorgó la solicitud y se adhiere a todas las obligaciones en ella consignadas.

ART. 106. Cuando se solicite una zona reservada de pesca por un particular individuo o entidad jurídica, la Secretaría de Agricultura y Fomento la hará del conocimiento de los pescadores regionales, por conducto de la Oficina de Pesca de dicha jurisdicción, a fin de que dentro del plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que fueren notificados por la Oficina de Pesca, ejerciten el derecho de preferencia que consagra el artículo 4o. de este Reglamento.

ART. 107. En los casos de infracción a las disposiciones de la Ley de Pesca, este Reglamento y de más disposiciones de la materia, el procedimiento será el que señalan los artículos siguientes.

ART. 108. Descubierta la infracción se levantará acta pormenorizada de los hechos que la constituyen, del nombre de los infractores y permisionario o concesionario a cuyo amparo operaban; de las disposiciones legales que se consideren violadas y todas las circunstancias de hecho que concurran a probar la infracción que se imputa. Si la infracción es descubierta por un particular procederá a dar aviso al empleado de pesca más inmediato, quien levantará el acta a que se refiere este artículo.

ART. 109. Cuando la persona u Oficina de Pesca que tenga conocimiento de los hechos que se consideren infracción dependa de otra mayor categoría, turnará el expediente respectivo a ésta, la cual procederá en los términos del artículo siguiente.

ART. 110. En el caso del artículo anterior, o cuando la autoridad que descubre la infracción no dependa de otra de mayor categoría, hará el estudio correspondiente y propondrá a la Secretaría de Agricultura y Fomento la sanción respectiva de acuerdo con los ordenamientos aplicables al caso, notificando al infractor que dentro de los veinte días siguientes a dicha notificación deberá hacer su defensa y presentar sus pruebas ante la propia autoridad.

ART. 111. Transcurrido el plazo a que se refiere el artículo anterior, se remitirán a la Secretaría de Agricultura y Fomento, el expediente original y la defensa hecha, así como las pruebas rendidas, o la certificación de que no se rindieron pruebas, a efecto de que aquella Dependencia del Ejecutivo dicte la resolución final aprobando o modificando la sanción propuesta.

ART. 112. Aprobada o modificada la sanción propuesta, la Secretaría de Agricultura y Fomento, por conducto de la autoridad que propuso la pena, notificará su resolución al infractor. La propia autoridad que propuso la pena, hará del conocimiento de la autoridad respectiva, la resolución definitiva de la

Secretaría de Agricultura y Fomento, a fin de que sea hecha efectiva en los términos de las disposiciones legales vigentes.

ART. 113. El producto de las multas impuestas por infracciones a la Ley de Pesca y demás ordenamientos de la materia, se distribuirá en la forma que determine la Tarifa.

ART. 114. En los casos en que proceda declarar la caducidad o cancelación de una autorización de pesca, la Secretaría de Agricultura y Fomento dictará acuerdo declarando incurso en dichas penas el contrato-concesión o permiso respectivamente, concediendo al infractor el plazo de sesenta días si se trata de un contrato-concesión o de treinta días si es permiso, para que haga su defensa y presente sus pruebas.

ART. 115. Transcurrido dicho plazo, la Secretaría de Agricultura y Fomento, con vista en la defensa que se haga y las pruebas rendidas, declarará en definitiva la caducidad o cancelación, o en su caso, la improcedencia de dichas penas.

ART. 116. Las declaraciones a que se refieren los dos artículos anteriores, se publicarán en el "Diario Oficial" de la Federación, así como los contratos-concesión que otorgue la Secretaría de Agricultura y Fomento.

CAPITULO II

De la penalidad en materia de pesca

ART. 117. La caducidad de los contratos-concesión o la cancelación de los permisos de pesca sólo procederá en los siguientes casos:

I. Porque el concesionario o permisionario dé participación o ingerencia en sus negocios a gobierno extranjero.

II. Porque el concesionario traspase los derechos de su autorización sin el consentimiento previo y expreso de la Secretaría de Agricultura y Fomento, o el permisionario haga el traspaso de su permiso en contravención a lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley de Pesca.

III. Porque el concesionario o permisionario defraude los intereses fiscales o se resista al pago o entrega de cualquier cantidad que adeude al Erario, no obstante que se le haya exigido por tres veces.

IV. Porque el concesionario o permisionario se disuelva o liquide fraudulentamente.

V. Porque no se cumpla con el objeto del contrato-concesión, en los términos del mismo.

ART. 118. La infracción contra las prohibiciones contenidas en el artículo 59 de este Reglamento y contra las vedas que dicte la Secretaría de Agricultura y Fomento, se castigarán siempre con la multa máxima de mil pesos o el arresto de quince días.

ART. 119. Las personas que ejercen la pesca sin la autorización correspondiente, excepto el caso de pesca para el consumo doméstico, se castigarán con el decomiso de la embarcación y los productos obtenidos ilegalmente y la multa de mil pesos o el arresto de quince días.

ART. 120. En el caso del artículo anterior, la oficina que descubra la infracción levantará el acta correspondiente, consignándola al Juzgado de Distrito dentro de cuya jurisdicción se cometió dicha infracción, a fin de que la autoridad judicial resuelva sobre la procedencia o improcedencia de la consignación y aplique las penas señaladas en dicho artículo. En este caso, cesa la jurisdicción de la Secretaría de Agricultura y Fomento para juzgar en definitiva sobre la sanción que se aplique al infractor.

Se reformó el artículo 121 por Decreto de 22 de diciembre de 1933, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, de 29 de diciembre del mismo año, en vigor el 10. de enero de 1934, como sigue:

ART. 121. A quienes se dediquen a la toma de carnada sin llenar los requisitos que establece el artículo 56 de este Reglamento, se les decomisarán los productos obtenidos, así como la embarcación y aparatos de pesca que utilicen; aplicándose a los dos primeros jefes de la embarcación arresto hasta de quince días, en caso de que por sí mismos, pero bajo la responsabilidad del empresario, o por conducto de éste, no cubran o garanticen a juicio de la Oficina Recaudadora respectiva, una multa de quinientos a dos mil pesos, dentro del término de las 48 horas de desembarco.

ART. 122. La infracción que no quede comprendida en los casos de los artículos anteriores, se castigará con multa hasta de quinientos pesos, a juicio de la Secretaría de Agricultura y Fomento, teniendo en consideración la importancia de la infracción y las condiciones económicas del infractor.

ART. 123. En caso de reincidencia cometida al amparo de una misma autorización, se duplicará la pena impuesta por la primera vez.

ART. 124. Los concesionarios o permisionarios de pesca serán responsables de las infracciones que cometan los pescadores a sus órdenes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley de Pesca, siempre que aquélla se cometa en el ejercicio de actos de pesca realizados por cuenta del concesionario o permisionario, y que la cantidad de los productos ilegalmente capturados o la índole de la infracción hagan presumir que se cometió a sabiendas de aquél.

ARTICULOS TRANSITORIOS

1o. El presente Reglamento entrará en vigor en los términos establecidos por el artículo 3o. del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, de 30 de agosto de 1928.

2o. Los efectos de los actos o contratos realizados con anterioridad a la expedición del presente Reglamento, se regirán por las leyes y reglamentos bajo cuya vigencia fueron realizados o celebrados; pero los efectos aún no realizados de dichos actos o contratos, se regirán por la Ley de Pesca de 26 de agosto de 1932 y este Reglamento.

3o. La tramitación y resolución de los expedientes y solicitudes de contratos-concesión o permisos para pesca, se regirán por la Ley de Pesca de 26 de agosto

de 1932 y este Reglamento, en los puntos que aún no se hayan resuelto bajo la vigencia de las disposiciones anteriores.

40. Entretanto se reorganizan los servicios de pesca por la Secretaría de Agricultura y Fomento, quedan obligadas a cooperar con dicha Dependencia en la aplicación del presente Reglamento, todas las autoridades federales, los concesionarios o permisionarios de pesca y las empresas de transportes.

50. Se derogan el anterior Reglamento y demás disposiciones que se opongan al presente, excepto el Decreto de 2 de agosto de 1928 y los dos Decretos de 23 de enero de 1930, que establecieron zonas de explotación común a favor de los pescadores de Sinaloa y Nayarit y la Baja California, respectivamente.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Reglamento en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, a los veinte días del mes de enero de mil novecientos treinta y tres. *A. L. Rodríguez* (Rúbrica). El Secretario de Estado y del Despacho de Agricultura y Fomento, *Francisco S. Ellis* (Rúbrica).

Al C. Secretario de Gobernación. Presente".

Lo que comunico a usted para su publicación y demás fines.
Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D. F., 27 de enero de 1933. El Secretario de Gobernación, *Eduardo Vasconcelos* (Rúbrica).

(N. del E. Publicado en el "Diario Oficial" de la Federación de 10 de febrero de 1933.)

APENDICE 3 AL CAP. VI, SECCION SEGUNDA

CONVENCION SOBRE PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ALTA MAR

GUSTAVO DÍAZ ORDAZ, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en la ciudad de Ginebra, el día veintinueve del mes de abril del año de mil novecientos cincuenta y ocho, se firmó la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

Que la anterior Convención fue aprobada por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el día diecisiete del mes de diciembre del año mil novecientos sesenta y cinco, según Decreto publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del día cinco del mes de enero del año en curso.

Que fue aceptada por mí el día diecisiete del mes de junio del presente año, habiéndose efectuado el depósito del Instrumento de Adhesión respectivo, ante el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, el día dos del presente mes de agosto.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción primera del Artículo octogésimo noveno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida observancia, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los dieciocho días del mes de agosto del año mil novecientos sesenta y seis.

GUSTAVO DÍAZ ORDAZ (Rúbrica). El Secretario de Relaciones Exteriores, *ANTONIO CARRILLO FLORES* (Rúbrica).

José S. Gallástegui, Oficial Mayor de la Secretaría de Relaciones Exteriores, certifica: Que en los Archivos de esta Secretaría obra copia certificada de la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, firmada en la ciudad de Ginebra el día veinticinco del mes de abril del año mil novecientos cincuenta y ocho, cuyo texto en español es el siguiente:

CONVENCION SOBRE PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE ALTA MAR

Los Estados Partes en esta Convención:

Considerando que el desarrollo de la técnica moderna en cuanto a los medios

de explotación de los recursos vivos del mar, al aumentar la capacidad del hombre para atender las necesidades alimentarias de la creciente población mundial, ha expuesto algunos de estos recursos al peligro de ser explotados en exceso.

Considerando también que la naturaleza de los problemas que suscita en la actualidad la conservación de los recursos vivos de la alta mar sugiere la clara necesidad de que se resuelvan, cuando ello sea posible, sobre bases de cooperación internacional, mediante la acción concertada de todos los Estados interesados. Han convenido en lo siguiente:

ART. 1.—1. Todos los Estados tienen el derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, a reserva de: *a)* sus obligaciones convencionales; *b)* los intereses y derechos del Estado ribereño que se estipulan en la presente Convención; y *c)* las disposiciones sobre la conservación de los recursos vivos de la alta mar que figuran en los artículos siguientes.

2. Los Estados tendrán la obligación de adoptar o de colaborar con otros Estados en la adopción de las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar.

ART. 2. A los efectos de esta Convención, se entenderá por conservación de los "recursos vivos de la alta mar" el conjunto de medidas que permitan obtener un rendimiento óptimo constante de estos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de alimentos y de otros productos marinos. Al formular los programas de conservación se tendrá en cuenta la necesidad de asegurar en primer lugar el abastecimiento de alimentos para el consumo humano.

ART. 3. El Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca de cualquier reserva o reservas de peces u otros recursos vivos del mar en una zona cualquiera de la alta mar donde no pesquen los nacionales de otros Estados, deberá adoptar medidas en esa zona respecto de sus propios nacionales, cuando sea necesario para la conservación de los recursos vivos afectados.

ART. 4.—1. Si los nacionales de dos o más Estados se dedican a pescar de la misma o de las mismas reservas de peces u otros recursos vivos marinos en cualquier zona o zonas de la alta mar, dichos Estados, a petición de cualquiera de ellos, entablarán negociaciones con objeto de adoptar de común acuerdo para sus nacionales las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos afectados.

2. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo de doce meses, cualquiera de las partes podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 9.

ART. 5.—1. Si una vez adoptadas las medidas a que se refieren los artículos 3 y 4, los nacionales de otro Estado quieren dedicarse a pescar en cualquier zona o zonas de la alta mar de la misma o de las mismas reservas de peces u otros recursos marinos vivos, los otros Estados aplicarán a sus propios nacionales dichas medidas, que no deberán ser discriminatorias, de hecho ni de derecho, a más tardar siete meses después de la fecha en que dichas medidas hayan sido notificadas al Director General de la Organización de las Naciones Unidas para

la Agricultura y la Alimentación. El Director General notificará dichas medidas a todos los Estados indicados por el que toma dicha medida.

2. Si los otros Estados no aceptan esas medidas y no puede llegarse a un acuerdo dentro de un plazo de doce meses, cualquiera de las partes interesadas podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión de la comisión especial.

ART. 6.—1. El Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial.

2. El Estado ribereño tiene el derecho de participar, en condiciones de igualdad, en toda organización de estudios y en todo sistema de investigación o de reglamentación relativo a la conservación de los recursos vivos de la alta mar en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella.

3. El Estado cuyos nacionales se dediquen a la pesca en una zona cualquiera de la alta mar adyacente al mar territorial de un Estado ribereño deberá, a petición del Estado ribereño, entablar negociaciones con objeto de adoptar de común acuerdo las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en esa zona.

4. El Estado cuyos nacionales se dediquen a la pesca en cualquier zona de la alta mar adyacente al mar territorial de un Estado ribereño no pondrá en vigor ninguna medida de conservación en dicha zona que se oponga a aquellas que haya adoptado el Estado ribereño, pero podrá entablar negociaciones con el Estado ribereño para adoptar, de común acuerdo, las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en dicha zona.

5. Si los Estados interesados no llegan a un acuerdo respecto a las medidas de conservación dentro de un plazo de doce meses, cualquiera de las dos partes podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 9.

ART. 7.—1. Teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 6, y con el fin de mantener la productividad de los recursos vivos del mar, el Estado ribereño podrá adoptar unilateralmente las medidas de conservación que proceda para toda reserva de peces u otros recursos marinos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial, si las negociaciones con los demás Estados interesados no hubiesen dado lugar a un acuerdo dentro de un plazo de seis meses.

2. Para que las medidas que adopte el Estado ribereño en virtud del párrafo precedente puedan surtir efecto respecto de otros Estados, deberán reunir las condiciones siguientes:

- Que las medidas de conservación respondan a una necesidad urgente, a la luz de los conocimientos que se tengan sobre la pesquería;
- Que las medidas adoptadas se funden en dictámenes científicos pertinentes;
- Que dichas medidas no discriminen de hecho ni de derecho contra los pescadores extranjeros.

3. Estas medidas permanecerán en vigor hasta que se solucione, de confor-

inidad con las disposiciones pertinentes de esta Convención, cualquier litigio que pueda surgir sobre su validez.

4. Si estas medidas no son aceptadas por los demás Estados interesados, cualquiera de las partes podrá entablar el procedimiento establecido en el artículo 9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión de la comisión especial.

5. Cuando la costa pertenezca a varios Estados, se seguirán los principios de delimitación geográfica que se fijan en el artículo 12 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

ART. 8.—1. Cualquier Estado, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en una zona de la alta mar no adyacente a sus costas, si tiene un interés especial en la conservación de los recursos vivos de la alta mar de dicha zona, podrá pedir al Estado o a los Estados cuyos nacionales se dediquen a la pesca en ella que tomen las medidas de conservación necesarias, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 3 y 4 respectivamente, indicando al mismo tiempo las conclusiones científicas que, a su juicio, hagan necesarias esas medidas y señalando su interés especial.

2. Si no se llega a un acuerdo dentro de un plazo de doce meses, dicho Estado podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 9.

ART. 9.—1. Las diferencias que pueden surgir entre Estados en los casos a que se refieren los artículos 4, 5, 6, 7 y 8 serán resueltas, a petición de cualquiera de las partes, por una comisión especial compuesta de cinco miembros, salvo que las partes convengan en resolverlas mediante otro procedimiento pacífico, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas.

2. Los miembros de la comisión, uno de los cuales será nombrado presidente, serán designados de común acuerdo por los Estados partes en el litigio, dentro de los tres meses siguientes a la demanda de arbitraje, conforme a las disposiciones de este artículo. Si no se llega a un acuerdo, serán nombrados a petición de cualquiera de las partes y dentro de los tres meses siguientes, por el Secretario General de las Naciones Unidas, previa consulta con los Estados partes en la controversia y con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, de entre personas competentes, nacionales de terceros Estados y especialistas en las cuestiones jurídicas, administrativas y científicas de las pesquerías, según sea la naturaleza del conflicto que haya de resolverse. Las vacantes se cubrirán por el procedimiento seguido para los primeros nombramientos.

3. Todo Estado parte en cualquier litigio entablado en virtud de estos artículos podrá designar a uno de sus nacionales para que forme parte de la comisión especial, con derecho a participar plenamente en sus actuaciones en igualdad de condiciones con los miembros de la comisión, pero sin derecho a votar ni a participar en la redacción de la decisión de la comisión.

4. La comisión fijará su propio procedimiento, garantizando a cada una de las partes la posibilidad completa de ser oída y de exponer su caso. También

decidirá cómo habrán de ser distribuidas las costas y demás gastos del litigio entre las partes, si éstas no pudieran llegar a un acuerdo a este respecto.

5. La comisión deberá fallar dentro de los cinco meses siguientes a la fecha de su designación, a menos que, en caso necesario, decida ampliar este término tres meses como máximo.

6. Al dictar su fallo, la comisión especial deberá observar lo dispuesto en estos artículos y en todo acuerdo especial que exista entre las partes acerca de la solución de la controversia.

7. La comisión adoptará sus decisiones por mayoría.

ART. 10.—1. En los litigios a que dé lugar la aplicación del artículo 7, la comisión especial aplicará los criterios anunciados en el párrafo 2 de dicho artículo. En los litigios a que dé lugar la aplicación de los artículos 4, 5, 6 y 8, la comisión aplicará los siguientes criterios, según los problemas planteados en el litigio:

a) En los litigios a que dé lugar la aplicación de los artículos 4, 5 y 6 se habrá de determinar:

i) si las conclusiones científicas demuestran la necesidad de adoptar medidas de conservación;

ii) si las medidas concretas se basan en conclusiones científicas y son factibles, y

iii) si las medidas no tienen carácter discriminatorio de hecho ni de derecho, contra pescadores de otros Estados.

b) En los litigios a que dé lugar la aplicación del artículo 8 se habrá de determinar que las conclusiones científicas demuestran que es indispensable adoptar medidas de conservación o que el programa de conservación responda a las necesidades.

2. La comisión especial podrá decidir que las medidas que sean objeto de discusión no se apliquen hasta que dicte su fallo; pero no en el caso de litigios a que dé lugar la aplicación del artículo 7, dichas medidas sólo se suspenderán cuando la comisión, basándose en pruebas *prima facie*, llegue al convencimiento de que no es necesario aplicar urgentemente tales medidas.

ART. 11. Las decisiones de la comisión especial serán obligatorias para los Estados partes en el litigio de que se trate y será aplicable a las mismas lo que dispone el párrafo 2 del artículo 94 de la Carta de las Naciones Unidas. Si las decisiones fueran acompañadas de recomendaciones, éstas deberán ser objeto de la mayor atención.

ART. 12.—1. Si se modifican los hechos en que se basa la decisión de la comisión especial debido a cambios importantes en las condiciones de la reserva o las reservas de peces o de otros recursos marítimos vivos, o en los métodos de pesca, cualquiera de los Estados en causa podrá pedir a los demás Estados que se inicien negociaciones para introducir de común acuerdo las modificaciones necesarias en las medidas de conservación.

2. Si no se llega a un acuerdo en un plazo prudencial, cualquiera de los Estados de que se trate podrá recurrir de nuevo al procedimiento de arbitraje

previsto en el artículo 9, siempre que hayan transcurrido al menos dos años desde que se dictó el fallo anterior.

ART. 13.-1. Un Estado podrá emprender la reglamentación de las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar en zonas de la alta mar adyacentes a su mar territorial, cuando sus nacionales hayan mantenido y explotado esas pesquerías durante largo tiempo, a condición de que los no nacionales estén autorizados a participar en ellas, salvo en aquellas zonas donde sus nacionales hayan disfrutado exclusivamente, durante un período de tiempo prolongado, del uso de dichas pesquerías. Esta reglamentación no podrá menoscabar el régimen general de alta mar correspondiente a esa zona.

2. Las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar a que se refiere este artículo son aquellas que utilizan aparejos cuyos elementos de sustentación están fijados en el lecho del mar, construidos en lugar donde se les deja para que funcionen de un modo permanente, o que, si se quitan, se les coloca otra vez, al volver la estación, en el mismo lugar.

ART. 14. En los artículos 1, 3, 4, 5, 6 y 8, por "nacionales" se entienden los buques o embarcaciones de pesca de todas las dimensiones que tengan la nacionalidad del Estado interesado según la ley de dicho Estado, independientemente de la nacionalidad de sus tripulantes.

ART. 15. Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1959 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

ART. 16. Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 17. Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 15. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 18.-1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haber sido depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

ART. 19.-1. En el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, un Estado podrá formular reservas respecto a los artículos de la Convención, con excepción de los artículos 6, 7, 9, 10, 11 y 12.

2. Un Estado contratante que haya formulado reservas de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo anterior podrá anularlas en cualquier momento mediante una comunicación a tal efecto dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

ART. 20. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las partes contratantes podrán pedir en

todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

ART. 21. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los demás Estados mencionados en el artículo 15:

a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15, 16 y 17;

b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18;

c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 20;

d) Las reservas formuladas respecto de esta Convención, de conformidad con el artículo 19.

ART. 22. El origen de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 15.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado esta Convención:

HECHO EN GINEBRA, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos cincuenta y ocho.

La presente es copia fiel y se extiende en trece páginas, a fin de incorporarla al Derecho de Promulgación de la Convención de que se trata.

Hecha en la ciudad de México, Distrito Federal, a los diecisiete días del mes de agosto del año mil novecientos sesenta y seis. José S. Gallástegui (Rúbrica).

ACTIVIDADES ADUANERAS,
SANITARIAS Y MIGRATORIAS

SUMARIO: 1. Cuestiones aduaneras. 2. Cuestiones sanitarias. 3. Problemas migratorios.

1. CUESTIONES ADUANERAS.—El artículo 17 del Código Aduanero determina que la simple entrada y salida de las embarcaciones a las aguas territoriales del país "no constituyen operaciones de importación por lo que respecta a las naves y a su equipo propio e indispensable". Evidentemente la disposición del artículo 46 debe extenderse no sólo a las aguas territoriales, sino, por mayoría de razón, a las aguas interiores. La llegada de un buque a un puerto siempre de paso, no puede constituir importación del buque ni de su equipo, aunque éste no se califique de indispensable. Por lo que sale sobrando, en el artículo que comentamos, la referencia a la indispensabilidad.

El Código aduanero califica el tráfico marítimo en tráfico de altura (el que se hace entre puertos extranjeros y puertos del país) y tráfico de cabotaje, o sea el que se realiza entre puertos nacionales.¹ Las aduanas sólo deben intervenir cuando se trate de tráfico de altura, el que sólo podrá autorizarse donde exista aduana.

Las autoridades aduaneras deberán practicar visita al buque para inspeccionar las mercancías.

El capitán deberá presentar, en castellano y conforme a formulario aprobado por la autoridad aduanera, un manifiesto de carga consularmente certificado. Deberá presentar, además, una relación para cada puerto de destino, de los bultos que contengan mercancías corrosivas, inflamables o explosivas, más una lista de pasajeros que se conduzcan a cada puerto mexicano.

El artículo 62 enumera las materias que se consideran legalmente como

¹ Se habla también de tráfico mixto pero en este interviene el de altura, que es lo que determina la intervención aduanal.

explosivas, inflamables o corrosivas, y no aparece en el Código el por qué del control sobre tales materias.

En la visita de que antes se habló, que se designa en el Código como "visita de fondeo", se sellarán los departamentos del navío donde pueda realizarse venta de mercancías, y se establecerá a bordo la vigilancia necesaria para evitar ventas subrepticias.

Antes de salir el barco se levantarán los sellos y se autorizará la salida, previa solicitud del capitán y presentación de varios documentos entre los que destaca el manifiesto sobre la carga que se haya tomado para conducirla a los puertos extranjeros.

Todo el procedimiento y el engorroso papeleo que el Código Aduanero ordena, deberán simplificarse para dar a la navegación las mayores facilidades que sean posibles.

En caso de accidente marítimo, bajo control y vigilancia de la aduana, podrán desembarcarse y embarcarse las mercancías que el buque conduzca. Si se tratare de naufragio, el pecio no causará impuestos de importación, pero sí lo causarán las mercancías salvadas. Los gastos de salvamento serán preferentes al impuesto.

2. CUESTIONES SANITARIAS.—Desde tiempos remotos ha sido preocupación de las autoridades marítimas el control de los aspectos sanitarios de la navegación. Los buques solían propagar enfermedades como la peste bubónica y la fiebre amarilla. En ocasiones, se sometía a los buques a cuarentenas (hasta cuarenta días de espera) para autorizar su atraque.

En la actualidad, conforme al Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Salubridad y Asistencia tiene a su cargo la administración de los servicios de sanidad marítima, todo ello de conformidad con las Reglas Sanitarias Internacionales, de que hablamos, al tratar sobre los elementos documentales del Derecho Marítimo Internacional.

3. PROBLEMAS MIGRATORIOS.—De conformidad con la Ley General de Población y su Reglamento, la Secretaría de Gobernación ejerce el control de los movimientos migratorios, incluyendo los movimientos por mar.

Las empresas que exploten vías generales de comunicación (entre ellas las marítimas), se considerarán auxiliares de la Secretaría de Gobernación (Art. 3 del Reglamento), cuidarán de que los tripulantes extranjeros no queden en territorio nacional sin la debida autorización de las autoridades de población, y responderán ante dichas autoridades por los gastos que origine la devolución de pasajeros que fueren rechazados por faltas o defectos de su documentación migratoria. Los consignatarios de buques y los agentes marítimos, serán solidariamente responsables con las empresas principales (Art. 22 del Reglamento.)

LEY SOBRE DISPOSICIONES ESPECIALES PARA EL SERVICIO DE CABOTAJE, INTERIOR DEL PUERTO Y FLUVIAL DE LA REPUBLICA

(Publicada en el "Diario Oficial"
de 2 de febrero de 1929)

EMILIO PORTES GIL, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme la siguiente ley:
"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY SOBRE DISPOSICIONES ESPECIALES PARA EL SERVICIO DE CABOTAJE, INTERIOR DEL PUERTO Y FLUVIAL DE LA REPUBLICA

ART. 1o.—El tráfico marítimo comprende el de altura y el de cabotaje y, para clasificarlo, debe atenderse a la navegación que hagan las embarcaciones entre el puerto nacional en que se encuentren y el inmediato de escala, sea éste de origen o de destino, según se trate de arribo o de salida del buque. No se considerará como Puerto de origen el inmediato anterior cuando se haya tocado en el por arribada forzosa, salvo el caso en que sea extranjero.

ART. 2o.—Para los efectos de esta Ley se reputa como "tráfico de cabotaje" el efectuado entre dos puertos nacionales de un mismo litoral.

ART. 3o.—Para los efectos de esta ley se entiende por tráfico interior de Puerto fluvial el que hagan las embarcaciones en el interior de los ríos o en los ríos, lagos y lagunas de la República, según el caso, cuando en encuentren registrados para uno u otro servicio.

ART. 4o.—Se declara de interés nacional el tráfico a que se refieren los artículos 2o. y 3o. de esta ley y por tanto, todos los funcionarios y autoridades de la República quedan obligados a prestarle toda clase de facilidades dentro de la esfera de sus atribuciones.

ART. 5o.—Los buques y embarcaciones nacionales que hagan tráfico de cabotaje, interior de puerto o fluvial, son objeto de las disposiciones de la presente ley como excepción a las prevenciones de las leyes respectivas.

ART. 6o.—Quedan exentas de la obligación de tomar práctico a bordo:

I. Las embarcaciones registradas para tráfico interior de puerto fluvial, cualquiera que sea su tonelaje y movimiento que efectúen;

II. Las embarcaciones de cabotaje de cualquier tonelaje, en sus maniobras de entrada, o enmienda de atraque o de fondeo, siempre que sean mandadas por

capitanes, pilotos o patrones de costa de la Marina Mercante Nacional y que hayan acreditado sus conocimientos prácticos del puerto de que se trate y tener, cuando menos tres años de mando de buques o embarcaciones del tonelaje del que están manejando.

ART. 7o.—No obstante lo previsto en el artículo anterior, los prácticos están obligados a prestar sus servicios a toda clase de buques cuando sean requeridos para ello por los capitanes o consignatarios de dichas embarcaciones, debiendo ajustar el cobro de sus honorarios en estos casos, a las tarifas respectivas, aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

ART. 8o.—Las embarcaciones que hagan el tráfico a que se refieren los artículos 2o. y 3o. de esta ley, quedan exceptuadas de visita sanitaria como requisito previo a su comunicación con tierra, así como para su salida, quedando en consecuencia, a libre plática sin ningún otro trámite.

ART. 9o.—Las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior no están obligadas a proveerse de patente de sanidad ni de documento alguno que haga sus veces.

ART. 10.—No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, las embarcaciones de que se trata quedarán sujetas a las visitas sanitarias y a las médicas profilácticas que juzguen indispensables las autoridades sanitarias, en los siguientes casos:

I. Cuando la embarcación proceda de un puerto que haya sido declarado infestado o sospechoso por el Presidente de la República, a propuesta del Departamento de Salubridad;

II. Cuando en el trayecto de la navegación ocurra la muerte o enfermedad grave de algún miembro de la tripulación o del pasaje. En este caso el capitán o patrón de la embarcación quedará obligado, bajo su responsabilidad, a solicitar la intervención inmediata del Delegado Sanitario, sin poder quedar a libre plática en tanto lo resuelva así la autoridad sanitaria.

ART. 11.—Las embarcaciones que hagan el tráfico a que se refieren los artículos 2o. y 3o. de esta ley quedan exceptuadas de todo requisito de migración, quedándoles terminantemente prohibido comunicarse fuera del puerto con embarcaciones de tráfico de altura, ya sea atracándoseles o por medio de botes, salvo sea necesario prestar o recibir auxilios.

ART. 12.—La infracción de lo dispuesto en el artículo precedente será castigada administrativamente por la Secretaría de Gobernación, sin perjuicio de la consignación de los culpables a la autoridad judicial, cuando haya fundamentos bastantes para sospechar la comisión de un delito.

ART. 13.—Cuando alguna embarcación de las especificadas en los artículos 2o. y 3o. de esta ley se comunique fuera de puerto para prestar o recibir auxilios con una embarcación de tráfico de altura, se hará constar esta circunstancia en su diario de navegación, dando cuenta a la autoridad marítima del puerto nacional a que arriben de la novedad ocurrida, quedando sujetas, en tal caso, a las disposiciones de migración aplicables al tráfico de altura; lo mismo que cuando hayan recogido en su trayecto personas que se sospechen de procedencia extranjera.

ART. 14.—Las embarcaciones nacionales que se destinen al servicio de cabotaje interior de puerto y fluvial, quedan exceptuadas del pago de los derechos de matrícula, tráfico interior y patente de navegación, así como de cualquier otro derecho equivalente. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas extenderá la patente de navegación y el certificado de matrícula sin costo

alguno para los interesados cuando hagan tráfico de altura amparados por patente de navegación o patente provisional, causará ambos, derechos de acuerdo con las disposiciones relativas a partir de la fecha de expedición de uno y de otro documento. Las patentes serán válidas por seis años a contar de la fecha citada.

ART. 15.—Cuando los buques nacionales de cabotaje sean despachados o verifiquen maniobras de carga o descarga de las 18 a las 8 horas del día siguiente, sólo causarán el cobro de servicios extraordinarios para el personal de las capitanías de puerto, aduanas y demás oficinas que deban intervenir, si el mismo día no han desempeñado dichos empleados algunos trabajos de esta índole relacionados con maniobras o despacho de uno o varios buques en tráfico de altura.

ART. 16.—En el caso de que trata el artículo anterior, por ningún motivo se cobrarán en un solo día más de dos servicios extraordinarios, prorrateándose el importe de ambos entre todos los buques despachados.

ART. 17.—Todas las disposiciones de la presente ley son aplicables a las embarcaciones nacionales dedicadas a la pesca.

ART. 18.—Las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior amparan su tráfico con despacho que por el término de diez días les exparta la Capitanía de Puerto de salida. Al dorso de dicho documento se anotará el rol de tripulación, debiendo la autoridad marítima o el empleado que designe al efecto, cerciorarse de que el patrón y el o los motoristas con que salga, sean los mismos anotados en el rol. En caso de que embarquen nuevos tripulantes en sustitución de los enrolados o aumentando su número, debe hacerse la anotación correspondiente en el mencionado documento.

ART. 19.—Dentro de las veinticuatro horas de haber llegado a puerto, los capitanes o patrones de las embarcaciones que especifican los artículos 20. y 30. de esta ley deberán entregar a la Capitanía del Puerto los siguientes documentos:

I. El permiso de salida del puerto de procedencia, otorgado por la Capitanía de Puerto respectiva;

II. El rol de la tripulación;

III. La lista de pasajeros, y

IV. Copia del diario de navegación o del cuaderno que haga las veces.

ART. 20.—Para autorizar y entregar el permiso de salida de una embarcación de las que especifican los artículos 20. y 30. de esta ley, deberán exigirse los siguientes documentos:

I. Un rol de tripulación, por duplicado, quedando un ejemplar de él en poder del capitán o patrón, y pudiendo utilizarlo para un viaje rebondo, y

II. Una lista, por duplicado, de los pasajeros que conduzcan.

ART. 21.—Las listas de pasajeros se depositarán en la Capitanía de Puerto respectiva, debiendo conservarse a bordo, un ejemplar de dicha lista, autorizado por aquella, y haciéndose figurar en la lista de que se trata, únicamente el nombre, nacionalidad y puerto de destino de cada pasajero.

ART. 22.—Los barcos que hacen el servicio de cabotaje están obligados a llevar víveres y combustible, para setenta y dos horas más del tiempo que empleen normalmente en su viaje.

ART. 23.—Las embarcaciones, aunque tengan sus certificados de "enbiada" y de "maquimas" en vigor, no podrán hacerse libremente a la mar, sin someterse a la previa visita de la Capitanía de Puerto, para cerciorarse de sus condiciones de navegabilidad.

ART. 24.—En los casos de que exista presunción de mal tiempo, las Capitanías de Puerto comunicarán el pronóstico de aquél a las embarcaciones autorizadas para el tráfico de cabotaje, impidiendo la salida de aquellas que por su corto tonelaje se estime peligrosa su salida.

ART. 25.—Las embarcaciones no pueden atracar en los lugares designados para tal servicio, sin recabar el permiso de la Capitanía de Puerto.

ART. 26.—También será necesario que los buques de que se trata soliciten autorización de las Capitanías de Puerto para hacer sus movimientos o enmiendas de fondeo o atraque.

ART. 27.—Las embarcaciones con casco de hierro hasta de doscientas toneladas brutas de registro y las que tengan casco de madera hasta de quinientas toneladas, podrán hacer el tráfico de cabotaje comandadas por patrones o prácticos de costa autorizados.

ART. 28.—Las embarcaciones de cabotaje hasta de cien toneladas brutas de registro no estarán obligadas a llevar diario de navegación, sino un cuaderno que hará sus veces, en el que anotarán, en orden cronológico, los acontecimientos del viaje.

ART. 29.—Entre los puertos que se encuentren comunicados con intervalos no mayores de ocho días por embarcaciones que reúnan los requisitos necesarios de seguridad y comodidad para la conducción del pasaje, no se permitirá el transporte de pasajeros en embarcaciones que no reúnan dichos requisitos.

ART. 30.—Los barcos nacionales de cabotaje que tengan motores DIESEL o semi DIESEL, pueden transportar pasajeros aunque lleven en su cargamento productos o materias inflamables.

ART. 31.—En los buques de cabotaje se considerará como "arribada forzosa" la entrada a cualquier puerto de la República por causa de mal tiempo, por estimar imposible la entrada al puerto de destino, por tomar la previsión del tiempo, por necesidad de proveerse de víveres, agua o combustible y, finalmente, a causa de enfermedad grave en la tripulación o pasaje.

ART. 32.—Al entrar un buque de arribada por cualquiera de los motivos mencionados en el artículo anterior, los capitanes o patrones darán cuenta a la Capitanía de Puerto, por escrito, para que, previa visita de la misma, quede justificada.

ART. 33.—Las autoridades marítimas y aduanales no podrán recoger los despachos a los buques que se hallen en el caso anterior, pero sí deberán ser avisados los referidos despachos por las mismas autoridades y devueltos en el acto a los capitanes, patrones o consignatarios, dejando a los buques en libertad de hacerse a la mar, cuando aquellos lo estimen conveniente, siempre que a juicio de la Capitanía de Puerto hayan cesado los motivos que obligaron a efectuar la arribada forzosa.

ART. 34.—Cuando los buques de cabotaje que hayan entrado a puerto, de arribada forzosa, lleven a cabo alguna operación comercial, tendrán que proveerse de otro despacho para hacerse a la mar nuevamente.

ART. 35.—La toma de combustible, víveres, agua o útiles para continuar la navegación de cabotaje, no se considerará operación comercial, y, en consecuencia, no será necesario recabar permiso alguno para proveerse de tales efectos ni solicitar nuevos despachos para reemprender el viaje.

ART. 36.—Se declara exenta del pago de toda clase de impuestos la importación de material destinado precisamente a la construcción y operación de buques, siempre que se haga de conformidad con las disposiciones que dicten de

común acuerdo la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la de Comunicaciones y Obras Públicas.

ART. 37.—Se faculta al Ejecutivo de la Unión para expedir la ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional y la de Astilleros, Diques y Varaderos, que en virtud del presente decreto queden declaradas de utilidad pública.

TRANSITORIOS:

ART. 10.—Las disposiciones de la presente ley quedarán en vigor diez días después de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

ART. 20.—Quedan derogados todos los decretos, circulares, reglamentos y demás disposiciones, en cuanto se opongan a la presente ley.

Pastor Rouaix, D. P.—L. Suárez, D. L. C.—Garza Castro, S. S.—Fernando Moceruma, D. S.—Rúbricas).—Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo Federal, en México, a los cuatro días del mes de enero de mil novecientos veintinueve.—Emilio Portes Gil.—(Rúbrica).—El Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, J. Sánchez Mejorada.—(Rúbrica).

APENDICE 2

REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE

(Publicado en el "Diario Oficial"
del 5 de Septiembre de 1941)

MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos:

En uso de las facultades que me concede la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de la República Mexicana, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE

Generalidades

ART. 10.—Toda embarcación mercante nacional registrada para navegar en tráfico de cabotaje, desempeña un servicio de interés nacional y, por lo tanto, los funcionarios y autoridades de la República están obligados a darle toda clase de facilidades dentro de la esfera de sus atribuciones.

ART. 20.—Para los efectos del presente reglamento se entenderá por tráfico de cabotaje el que se haga entre dos puertos nacionales del mismo litoral.

ART. 30.—A las embarcaciones de tráfico de cabotaje les está prohibido:

I. Efectuar el tráfico de altura, definido por el artículo 53 de la Ley Aduanal, salvo que se sujeten a las disposiciones que la misma ley y su reglamento contienen al referirse al tráfico mixto.

II. Efectuar transbordos a otra embarcación que no se encuentre también en tráfico de cabotaje, cuando no se satisfagan los requisitos que para el efecto señalan la Ley y su reglamento;

III. Comunicarse fuera de puerto con otras embarcaciones comerciales.

ART. 40.—Quedan exceptuados de lo dispuesto en el artículo anterior los siguientes casos:

I. El transporte de mercancías extranjeras o de mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas a la exportación, siempre que la Ley Aduanal o su reglamento autoricen su transporte en cabotaje, sin que la embarcación cambie de tráfico. En este caso se cumplirán los requisitos fiscales a que la operación esté sujeta y, además la aduana respectiva, al autorizar el embarque, lo comunicará desde luego a la Capitanía de Puerto para que ésta vigile que se haga constar en el aviso de salida;

II. En caso de que una embarcación en tráfico de altura o mixto se halle en inminente peligro, podrá auxiliarse y recibir a bordo el cargamento, pasajeros y tripulantes de la embarcación auxiliada, pero entonces arribará al

puerto nacional más próximo, ya no atracándose o fondeando en los lugares designados al cabotaje, sino cumpliendo todas las disposiciones que afecten al tráfico de altura para los efectos sanitarios, fiscales y de migración. Si el auxilio hubiese sido dado a otro barco, también de tráfico de cabotaje, arribará al puerto más próximo haciéndolo en su clase de cabotaje. En ambos casos el capitán rendirá a la autoridad marítima un informe lo más amplio posible respecto al accidente ocurrido.

ART. 50.—Toda embarcación en tráfico de cabotaje a la vista del puerto de su arribo, izará en el palo de proa la bandera "C" del Código Internacional de Señales.

ART. 60.—Toda embarcación en servicio de cabotaje tendrá en cada uno de los puertos que toque un consignatario autorizado por la Capitanía de Puerto.

ART. 70.—En el puerto en que resida el armador, éste podrá ejercer también como consignatario, pero en tal caso deberá cumplir tanto las obligaciones previstas en este reglamento para el armador, como para el consignatario.

ART. 80.—No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el capitán del barco podrá ejercer como consignatario, pero en este caso no podrá autorizar el mismo la salida de la embarcación, pues entonces debe ser con previo permiso de la autoridad marítima; sin embargo, el capitán de una embarcación puede fungir como consignatario con todas las prerrogativas concedidas en este reglamento si a su llegada a puerto otorga una fianza a satisfacción de la autoridad marítima.

Si el armador o capitán de un barco designa como consignatario a una persona no registrada ante la Capitanía de Puerto para ejercer como tal, toda documentación que por su conducto se tramite ante las autoridades marítimas, será nula.

ART. 90.—Toda embarcación en tráfico de cabotaje, está exenta:

I. Del requisito de proveerse de patente de sanidad y de las visitas sanitarias a su entrada a puerto, procedente de otro puerto nacional, salvo el caso de que la embarcación arribe de un puerto que haya sido declarado infestado o sospechoso por el Departamento de Sanidad Pública, o en el caso de que en el trayecto de la navegación ocurra la muerte o enfermedad grave de algún miembro de la tripulación o del pasaje; en este caso, el capitán de la embarcación quedará obligado, bajo su responsabilidad, a solicitar la intervención inmediata del delegado sanitario, sin poder quedar a libre plática hasta que lo resuelva así la autoridad sanitaria.

II. De las visitas de migración, salvo los casos previstos en el artículo 50. de este reglamento;

III. De las visitas fiscales, salvo los casos de visita extraordinaria, coto, o a petición de la autoridad marítima;

IV. De las visitas de servicio forestal;

V. De las visitas a bordo, de las autoridades municipales y de los Gobiernos de los Estados;

VI. De la solvencia aduanal, salvo los casos previstos en el artículo 30. de este reglamento, o a petición de las autoridades marítimas o fiscales;

VII. De proveerse de la solvencia postal, de impuestos municipales o de los Gobiernos de los Estados;

VIII. Del servicio de practica en su entrada a puerto, ataque, maniobras de fondeadero y salida, siempre que el tonelaje bruto no sea mayor de 500 toneladas;

IX. Del servicio de practica a la salida del puerto, en barcos de cualquier tonelaje y en servicio de cabotaje.

ART. 10.—Las embarcaciones en tráfico de cabotaje deberán satisfacer las condiciones de navegabilidad y buena estiba, y tanto el armador como el capitán cumplirán estrictamente con las disposiciones del Reglamento de Policía de los Puertos, las contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y todos sus reglamentos.

De las entradas a puerto

ART. 11.—Todas las embarcaciones en tráfico de cabotaje, al arribar al puerto de su destino, fondearán o atracarán en los lugares que la autoridad marítima, de acuerdo con el jefe de la aduana y práctico mayor del puerto, haya designado para esta clase de embarcaciones.

Podrán, asimismo, desembarcar el pasaje y comenzar sus operaciones de carga y descarga sin necesidad de ningún trámite oficial.

ART. 12.—Si al pretender atracarse una embarcación en el lugar designado no hubiere espacio suficiente desocupado, fondeará en el lugar señalado para estos casos, quedando a discreción del capitán hacer desde luego sus operaciones por medio de alijos o esperar lugar y turno en el atracadero.

ART. 13.—Cualquier controversia que se suscite entre los interesados con motivos de atraques, será resuelta por las autoridades marítimas a petición de la parte quejosa.

ART. 14.—Los chalanes de alijo que operen al servicio de los barcos fondeados en tráfico de cabotaje harán sus maniobras invariablemente en el atracadero designado al efecto, de acuerdo con el artículo II de este reglamento.

ART. 15.—A la llegada a puerto, de una embarcación en tráfico de cabotaje, el capitán entregará al celador marítimo los siguientes documentos:

- Aviso de salida del puerto de procedencia (modelo núm. 1);
- Boleta de salida correspondiente a estadísticas;
- Lista de pasajeros;
- Copias del diario de navegación;
- Aviso de entrada a puerto (modelo núm. 2);

Los tres primeros documentos deberán estar sellados por la autoridad marítima del puerto de procedencia o, en su defecto, firmados por el consignatario, y los dos últimos por el capitán de la nave.

ART. 16.—Inmediatamente después de arribar a un puerto, el capitán de la embarcación en tráfico de cabotaje, deberá entregar a la comandancia del resguardo marítimo, una copia del aviso de salida del puerto de procedencia (modelo núm. 1) y una copia del aviso de entrada (modelo núm. 2). De ambos documentos se hará sellar un tanto que conservará para su resguardo.

De los armadores

ART. 17.—A los armadores en su calidad de propietarios de barcos en servicio de cabotaje, no les está permitido dictar órdenes, ni al consignatario ni al capitán del buque, para que éstos infrinjan en manera alguna los preceptos legales, sino antes bien, vigilarán y evitarán cualquier acto que sea en detrimento de las leyes y reglamentos de Marina; pues en tal caso, serán castigados con las

funciones máximas sin perjuicio también de castigar a quienes obediendo sus órdenes o indicaciones, hubieran incurrido en infracciones o contrarios a las disposiciones legales.

ART. 18.—Los armadores estarán obligados a dotar a sus embarcaciones de todos los implementos indispensables para su buena navegación y tráfico, así como atender y cumplir oportunamente las obligaciones impuestas por los ciudadanos inspectores técnicos navales y de máquinas, y del capitán de puerto.

ART. 19.—El propietario de una embarcación en tráfico de cabotaje deberá dar aviso por escrito a la Capitanía de Puerto de matrícula de su embarcación.

a) Cuando los certificados de seguridad de la nave estén por vencerse. Este aviso será dado con un mes de anticipación.

b) Cuando trate de hacer reparaciones o modificaciones a su buque;

c) Cuando vayan a hacerse reparaciones de importancia a los motores;

d) Cuando trate de destinarse a un servicio distinto del de cabotaje;

e) Cuando trate de cambiar de puerto de matrícula;

f) Cuando trate de abandonarla en otro país;

g) Cuando trate de venderla o cederla;

h) Cuando trate de amarrarla en puerto por cualquier motivo;

i) Cuando trate de abandonarla o destruirla;

j) Cuando deba causar baja en el registro respectivo.

De los consignatarios

ART. 20.—Para que una persona pueda ser reconocida por la autoridad marítima como consignatario de una o más embarcaciones en tráfico de cabotaje, es requisito indispensable que solicite de la autoridad marítima la autorización respectiva (modelo 1).

ART. 21.—Queda a juicio de la autoridad marítima, a quien el peticionario, como requisito, para autorizarlo a que actúe como consignatario, el otorgar fianza como garantía del fiel cumplimiento de sus funciones.

ART. 22.—A la llegada a puerto de una embarcación en tráfico de cabotaje, el consignatario deberá presentarse a los efectos para que el celador marítimo recopa del capitán los documentos que se mencionan en el artículo 15 de este reglamento.

ART. 23.—De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 16 y 17 del Decreto Presidencial de 1 de marzo de 1911, procederá a enterar a la oficina recaudadora respectiva, la cuota que le corresponde pagar por concepto de representación para la "Casa del Marino", recabando de dicha oficina el recibo correspondiente.

Si el barco llegara de noche, en domingo, o día de fiesta, y zapara dentro del mismo período de tiempo inhabil, el pago mencionado lo hará en las primeras dos horas hábiles.

Los comprobantes de pagos los entregará a la autoridad marítima en las primeras tres horas hábiles de dicha oficina, con todos los demás documentos de entrada del barco, en el caso de que el consignatario los haya recibido como se establece en el artículo 22 de este reglamento.

ART. 24.—*(Reformado por decreto de 15 de julio de 1955, publicado en el "Diario Oficial" de 18 de agosto del mismo año, en cuyo texto así queda como sigue):*

ART. 24.—El consignatario una vez que conozca las condiciones en que va a

salir el barco a su consignación, formulará los documentos que debe llevar el capitán de la nave, enumerados en el artículo 15.

Estos documentos los presentará a la autoridad marítima para que sean sellados, después de tomar dicha autoridad nota de ellos. Los originales serán devueltos para que el capitán del buque los entregue a su llegada al celador marítimo del puerto de destino.

ART. 25.—Sólo se tolerará la salida de embarcaciones en tráfico de cabotaje sin los documentos reglamentarios, cuando se vean precisados a salir por causa fortuita o de fuerza mayor, debidamente comprobada.

ART. 26.—*(Derogado por decreto de 15 de julio de 1955, publicado en el "Diario Oficial" de 18 de agosto del mismo año).*

ART. 27.—El consignatario estará obligado a enterar en la oficina recaudadora respectiva, con carácter de depósito, la multa que haya acordado la autoridad marítima por haber contravenido la nave algunas de las disposiciones legales, mientras la Dirección General de Marina Mercante resuelve en definitiva.

ART. 28.—Los consignatarios deberán avisar a la oficina de correos del puerto, de la salida del barco a su consignación, con tres horas de anticipación, y para el efecto, llenarán la forma número 5, por duplicado, entregando el original a la referida oficina y conservando el duplicado debidamente sellado, para su resguardo.

De los capitanes de buques

ART. 29.—El capitán de una embarcación es el representante de la autoridad a bordo, y estará obligada la tripulación a prestarle obediencia y respeto a todas las órdenes que dicte en relación con el servicio. El será responsable de la seguridad de la embarcación, así como de su tripulación, pasaje y carga que conduzca, estando por tanto obligado a cuidar de la navegación, estiba, disciplina, recepción y entrega de correspondencia, valores, equipos y, en general, de todo lo relacionado con el servicio.

ART. 30.—El Capitán de una embarcación en tráfico de cabotaje debe conocer este reglamento, así como los diferentes ordenamientos mencionados en el mismo, debiendo cumplir con todo lo expresado en ellos.

ART. 31.—Estará asimismo obligado:

a) A hacer buen uso de la bandera nacional que le ha sido confiada;

b) A cumplir y hacer cumplir, tanto a sus subordinados como al pasaje, las leyes de la República;

c) A mantener la disciplina en el interior del buque, teniendo siempre presente que, aun cuando los oficiales tienen deberes específicos que cumplir, será él, el responsable único de la buena dirección de su barco y del cumplimiento de las obligaciones de la oficialidad y demás personal a sus órdenes.

d) A tomar las precauciones necesarias para la seguridad de su buque en puerto como durante la navegación.

e) A cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones tendientes a la conservación de balizas y señales marítimas;

f) A llevar a bordo en forma regular, todo cuanto fuere necesario para la navegación del buque y su administración, anotando todo en los libros que al efecto rubricará;

g) A asentar en el diario de navegación todos los acaecimientos de la misma,

la derrota del buque y su situación geográfica observada o estimada; temporales y averías que hubiesen, tanto en el buque como en la carga que transporta;

h) A asentar en el diario de navegación, cuanto durante ella ocurran accidentes, a pasajeros y tripulantes.

i) A asentar en el cuaderno de bitácora, en puerto, todos los trabajos que hiciera a bordo, así como los incidentes de importancia que ocurrieren;

j) A permanecer continuamente a bordo, desde que comienza el viaje hasta la llegada al puerto de destino;

k) A no abandonar su embarcación por más grave peligro que ésta corra, salvo el caso de naufragio o incendio; pero en estos últimos casos, será el último que abandone su barco;

l) A no permitir que se haga descarga alguna en los lugares en que estén prohibidas estas operaciones;

ll) En las embarcaciones que transporten pasajeros no permitirán que se coque carga en los pasillos, perjudicando el tránsito;

m) No sobrecargar ni permitir que sea sobrecargada su embarcación.

n) Levantará acta e inventario de los bienes que dejare un pasajero o tripulante que falleciera a bordo, en presencia de dos oficiales, y en las actas de testimonio procurará la presencia de pasajeros que atestigüen el acto, debiendo entregar a la autoridad marítima del primer puerto que toque los documentos levantados y los objetos inventariados.

ñ) Echará al mar, protegidos convenientemente, a los pasajeros o individuos de la tripulación que fallecieron a bordo en presencia de los testigos del hecho, levantando el acta que deberá ser entregada a la autoridad competente en el primer puerto que toque. El acto se verificará después de 24 horas de duelo, siempre que no pueda arribarse al puerto de destino, dentro de ese periodo de tiempo, o salvo el caso de que la muerte hubiere sido ocasionada por enfermedad infecciosa, en cuyo caso, el acto se verificará tan pronto como hubiere ocurrido el fallecimiento.

o) Levantará el acta de los nacimientos que ocurran a bordo dentro de las 24 horas siguientes a la hora del alumbramiento y en presencia del padre si estuviere a bordo y de las personas que fueren testigos de asistencia, acta que será entregada a la autoridad marítima en el primer puerto que toque;

p) Autorizará los matrimonios a bordo fuera de aguas territoriales;

q) Legalizará las firmas de los documentos que se hicieren durante el viaje;

r) Deberá permanecer con su barco junto con cualquier otro buque con quien hubiere tenido abordaje, o de los que hubieren sufrido algún accidente que ponga en peligro su seguridad, hasta cerciorarse de que no necesitan auxilio de ninguna especie; pero esto no lo autoriza a poner en peligro inminente a su propia embarcación, pasajeros, tripulación y cargamento;

s) Deberá dar a la autoridad marítima del primer puerto que toque, los informes precisos en los casos de naufragio o abandono de alguna embarcación que haya encontrado durante su travesía, además de la obligación que tiene de asentar estos incidentes en su diario de navegación.

t) Dará cuenta a la autoridad marítima de los incidentes suscitados entre personas que hubiere a bordo, para que se proceda en consecuencia.

u) Atenderá oportunamente los llamados que le haga la autoridad marítima, así como todas las indicaciones relacionadas con el servicio del barco.

ART. 32.—Todo capitán de barco que navegue en tráfico de cabotaje, deberá enterarse de cuáles son los fondeadores y atracaderos designados por las auto-

ridades marítimas para los buques que hagan este servicio, estándole prohibido hacer uso de otros lugares, excepto en los casos en que llegue a puerto sujeto a visita sanitaria, aduanal o de migración, conforme a las disposiciones de este reglamento.

ART. 33.—Inmediatamente después de atracado o fondeado un buque, su capitán entregará al celador marítimo los documentos señalados en el artículo 15 de este reglamento, permitiendo y facilitando a dicho celador verificar los datos que contengan los documentos, en caso de que lo solicite, pero sin que esta comprobación de datos sea motivo para que el barco sufra demora alguna en la iniciación de sus operaciones o desembarque del pasaje. Las copias de los documentos que según este reglamento, deben entregarse a la aduana marítima, serán recibidos en la comandancia del resguardo debiendo el capitán del buque cerciorarse de que este requisito se cumpla.

ART. 34.—El capitán de toda embarcación, estando en puerto, deberá cumplir con lo dispuesto, tanto en el reglamento internacional de luces y señales, como en el de la policía de los puertos.

ART. 35.—Inmediatamente después de que una embarcación en tráfico de cabotaje haya terminado sus operaciones en puerto, el capitán podrá disponer su salida para el puerto de destino; pero se abstendrá de ello en los siguientes casos:

a) Si no ha recibido de su consignatario los documentos señalados en el artículo 15, que debe llevar a bordo para entregar en el puerto de destino;

b) Si al recibir esos documentos encuentra discrepancias entre los datos que contienen y las positivas condiciones en que se encuentra el buque al estar listo para zarpar;

c) Si no está a bordo todo el personal señalado en su certificado de seguridad y considera que en esas condiciones el barco pueda verse comprometido durante su navegación;

d) Si el armador tiene adeudo con la tripulación por salarios devengados, y si no goza dicha tripulación del seguro de accidente y previsión social;

e) Si lleva pasajeros sin estar provisto el barco de la póliza del Seguro del Viajero;

f) Si con el hecho de salir se viola alguno de los preceptos del Reglamento de Inspectores Técnicos Navales;

g) Si está cerrado el puerto por causa de mal tiempo;

h) Si existe prohibición de las autoridades marítimas;

i) Si lleva el barco cubertada excesiva que dificulte la visualidad del timonel o del tránsito a bordo;

j) Si la mala estiba de su cargamento, pone en peligro la estabilidad del barco;

k) Si al estar cargado el barco rebasa su límite de franco-bordo;

l) Si no lleva a bordo los elementos de seguridad indispensables para la tripulación y pasajeros;

ll) Si no lleva víveres, combustibles y agua para el tiempo que dure su viaje y 72 horas más de navegación;

m) Si el barco no tiene la suprema patente y certificados de seguridad;

n) Si terminó sus operaciones en horas hábiles, y los documentos que debe llevar a bordo no están sellados precisamente por la autoridad marítima;

ñ) Si llevando inflamables o explosivos en cubierta se embarcara a algún pasajero;

o) Si habiendo entre la carga, inflamables o explosivos, éstos no van embalados debidamente, y en los lugares designados para esos casos, en el Reglamento de la Policía de los Puertos;

De la oficialidad

ART. 36.—La oficialidad a bordo de los buques de cabotaje está formada por los oficiales de cubierta y de máquinas, así como por los contadores, sobre-cargos y radiotelegrafistas.

También se consideran como oficiales las personas que desempeñan algún puesto a bordo con título profesional y los alumnos de las Escuelas Náuticas y Navales en práctica.

ART. 37.—Los cargos y obligaciones de la oficialidad serán designados en el reglamento interior de la embarcación, y, en su defecto, por el capitán de la misma.

ART. 38.—Siendo la oficialidad los colaboradores directos del capitán está obligada a prestarle toda ayuda material y moral, poniendo especial cuidado en que se cumplan estrictamente todas las órdenes emanadas del jefe de la nave.

ART. 38.—La oficialidad de un buque deberá poner especial cuidado en que no se quebrante la disciplina de a bordo, y para el efecto se abstendrá de usar familiaridades con la tripulación, dando ejemplo al mismo tiempo de laboriosidad y cumplimiento en todos sentidos.

ART. 40.—La oficialidad estará obligada a dar cuenta al capitán de cualquier incidente que notare a bordo, o de cualquier hecho que viole las leyes y reglamento en vigor.

ART. 41.—El armador de un buque o el consignatario en el puerto de matrícula, de acuerdo con su capitán y dentro de un plazo de tiempo que no excederá de 120 días, pondrá en vigor el reglamento interior de a bordo.

De la tripulación

ART. 42.—Todo el personal que tripula una embarcación debe cumplir estrictamente con las obligaciones que le imponen la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley del Trabajo y los ordenamientos conexos con la navegación haciéndose acatar a las sanciones correspondientes en el caso de alguna infracción.

ART. 43.—La tripulación de un buque deberá:

a) Cumplir las leyes de la República;
b) Obedecer al capitán del buque y su oficialidad en sus respectivas atribuciones, absteniéndose de disputas, bajo pena de sufrir las sanciones correspondientes;

c) Presentarse a bordo en tiempo oportuno al desempeño de sus obligaciones;
d) Abstenerse de embarcar mercancía alguna por su cuenta, sin permiso estricto del armador, consignatario o fletadores, entendiéndose que si las mercancías fueren de las de transporte prohibido en cabotaje, se le consignará a la autoridad marítima y a la aduanal;

e) Auxiliar al capitán en caso de que el buque sea atacado o que sobrevenga algún accidente que ponga en peligro al buque o su cargamento, cualquiera que sea la naturaleza del accidente;

f) Abstenerse de inducir a otro tripulante a abandonar el buque o impedir su embarque por medio de amenaza;

g) Cumplir estrictamente con el trabajo o comisión que se le designe a bordo, absteniéndose de hacer éstos mal, a propósito;

h) Abstenerse de salir de a bordo en horas de trabajo o estando dentro del tiempo fijado por el capitán del barco para zarpar, sin permiso del mismo;

i) Presentarse a bordo a su servicio o faena en estado de sobriedad;

j) Permanecer a bordo aun en tiempo de descanso, cuando las necesidades del servicio, a juicio del capitán, así lo requieran;

k) Permanecer en su servicio de guardia sin abandonarlo.

ART. 44.—Todo tripulante, una vez contratado y anotado en el rol de tripulación, está obligado a presentarse a bordo con oportunidad, y a desempeñar su cometido con toda eficacia; no obstante, si después de contratado y anotado desiste de hacer o de continuar el viaje, deberá dar aviso al armador, consignatario o capitán del barco, con la anticipación debida, para que sea sustituido; pero si avisa sin dar tiempo para su sustitución, y con este motivo ocasiona al barco demoras y perjuicios, será consignado a la autoridad marítima para lo que haya lugar.

De la autoridad marítima

ART. 45.—El capitán de puerto designará, de acuerdo con el jefe de la Aduana Marítima y práctico mayor, el o los atracaderos y fondeaderos que deban ser utilizados exclusivamente por los buques en servicio de cabotaje; a fin de que la carga que transporte no tenga conexión con la de altura y de que al estar fondeados, no estorben a las maniobras ni a la navegación de otros buques en el interior del puerto.

Igualmente, de acuerdo con los citados funcionarios designará el lugar en que deban fondear los barcos sujetos a cuarentena, o a otras medidas profilácticas, de acuerdo, en este caso, con el delegado sanitario, quien hará las indicaciones concernientes al Código Sanitario.

ART. 46.—La Capitanía de Puerto, al recibir solicitud de un consignatario para que se le reconozca personalidad en el trámite de los documentos que presente ante dicha autoridad, deberá antes de acordarla de conformidad, tomar en cuenta si el peticionario es solvente en el caso de que tenga que responder a las sanciones que se le impongan como consecuencia de alguna infracción que cometa, así como todas las circunstancias necesarias, ya que el autorizado, ha de proceder en provecho propio y del de sus representantes, con estricto apego a las leyes y disposiciones de la materia.

ART. 47.—En caso de que el capitán de puerto juzgue conveniente acordar de conformidad la solicitud, ordenará su registro en el libro respectivo, anotando el nombre, domicilio, nacionalidad y, en su caso, el monto de la fianza que hubiere otorgado como garantía de su actuación, anotará asimismo el nombre del barco que vaya a quedar a su consignación, su tonelaje bruto y neto, puerto de matrícula y nombre del armador.

Si la autoridad marítima encuentra inconveniente alguno para acordar de conformidad la solicitud, la turnará a la Dirección General de Marina Mercante, con informes pormenorizados, para que se disponga lo que proceda.

ART. 48.—Para los efectos de este reglamento, las horas laborables en las

capitanías de puerto, excepto los domingos y días de fiesta nacional, serán los siguientes:

1.ª Entre las diez y once de la mañana a las tres de la tarde, de quince a dieciocho treinta horas;

2.ª Silbidos de 1.ª siete treinta a las tres horas.

Art. 49.—El capitán de puerto al recibir el aviso telefónico (forma núm. 3), de que una embarcación ha salido de otro puerto con ese destino, calculará la hora de llegada y ordenará al relator marítimo de guardia, recoja del capitán del barco, con la oportunidad debida los documentos a que se refiere el artículo 45 de este reglamento, y de ser necesario que verifique los datos en ellos contenidos.

Art. 50.—Una vez recibido de la Capitanía de Puerto los avisos de entrada y demás documentos, y no habiendo encontrado el relator alguna diferencia en los datos, o en faltasen dichos avisos en un libro especial para los efectos del aviso telefónico del movimiento marítimo y para ulteriores aclaraciones.

Art. 51.—En caso de que la autoridad marítima tenga conocimiento y comprobación que los datos consignados en el aviso de entrada de una embarcación son distintos a las condiciones en que arribó, hará las anotaciones aclaratorias sobre el error, consignando el momento del hecho, a fin de iniciar las diligencias correspondientes para sancionar a los responsables de la ministración de esos datos falso.

Art. 52.—Al presentar el consignatario a la autoridad marítima el "aviso de salida", el capitán de puerto se cerciorará de que el buque se halla en buenas condiciones de navegabilidad, pero en ningún caso este trámite será motivo de retener alguno, si el aviso lo recibe habiendo ya zarpado el barco, comprobará que efectivamente el buque salió durante las horas no laborables de oficina, pues en caso contrario, no se justifica la salida sin la previa autorización de la autoridad marítima, y tanto el consignatario como el capitán del barco se harán acreedores a tener por nulo este reglamento.

Art. 53.—Si a la hora de salir un buque la autoridad marítima tiene conocimiento de que el capitán de puerto ha emitido en condiciones distintas a las establecidas en el artículo 45, no se le entregará, lo comunicará inmediatamente por la vía telegráfica al capitán de puerto de procedencia, para que con todo empeño y diligencia utilizable rectifique los datos que constenga el documento citado, procediendo, en su caso, a aplicar la sanción respectiva.

Art. 54.—El capitán de puerto que disimule o oculte las faltas de los armadores, consignatarios, capitán o relator, sufrirá el castigo que acuerda la autoridad, conforme a la Ley de Responsabilidades.

De los relatores marítimos

Art. 55.—En caso de que un relator marítimo falte a recoger del capitán de un buque que llegue a puerto en tráfico de cabotaje la documentación a que se refiere el artículo 45, sin causa justificada, y no obstante haber recibido la orden relativa, la autoridad marítima dará aviso a la Dirección General de Marina Mercante para que la autoridad aplique el castigo correspondiente.

Art. 56.—El relator que acepte dádivas de los interesados en las líneas de navegación, cualquiera que sea el pretexto del hecho, o que no cumpla deco-

rosa y cumplidamente con su cometido, será cesado de su empleo, sin perjuicio de que se le apliquen las sanciones señaladas en la Ley de Responsabilidades.

Navegación a remolque

Art. 57.—El tráfico de cabotaje con embarcaciones a remolque en la mar, sólo se permitirá para el transporte de líquidos a granel, frutos y ganado en pie, siempre que no haya embarcaciones apropiadas para este tráfico, con propulsión propia, debiendo para el caso estar acondicionados debidamente y reunir las condiciones de seguridad para la navegación que efectúan.

Art. 58.—El tráfico de cabotaje con embarcaciones a remolque en la mar, transportando carga general, sólo podrá autorizarlo la Secretaría de Marina, tomando en cuenta las condiciones de la región en que se pretenda hacer el servicio y la de las embarcaciones de que se trate.

Art. 59.—En las embarcaciones a remolque por ningún concepto deberán transportarse pasajeros.

Art. 60.—Las embarcaciones dedicadas a remolcar a otras deberán reunir las condiciones de seguridad para esa navegación, con potencia de máquinas suficiente para imprimir al conjunto una velocidad mínima de cinco millas por hora, en la mar.

Embarcaciones en navegación interior

Art. 61.—Todas las disposiciones que contiene este reglamento son aplicables a la navegación interior, debiendo entender los patrones, en su caso, que al hacer navegación de cabotaje en la zona para que estén autorizados no quiere decir que les esté permitido navegar en los ríos, canales o lagunas, sin que previamente cumplan lo dispuesto en el artículo 33 del Reglamento de Navegación Interior.

Art. 62.—Las embarcaciones clasificadas para navegación interior sólo podrán dedicarse a hacer el tráfico de cabotaje con autorización expresa de la Secretaría de Marina.

Navegación de pesca

Art. 63.—Las disposiciones contenidas en este reglamento son aplicables a los barcos nacionales en tráfico de pesca, siempre que sus productos sean destinados para el comercio de la República, debiendo entender, sin embargo, sus patrones, armadores y consignatarios, que deben cumplir estrictamente con las disposiciones relativas al ramo de pesca.

Sanciones

Art. 64.—Las infracciones a este reglamento serán castigadas con una multa de quinientos pesos y de cinco mil como máximo.

Forma núm. 1

AVISO DE SALIDA

C. CAPITAN DEL PUERTO:

Por el presente me permito informar a usted que el buque a mi consignación denominado "....." del porte de toneladas brutas y netas, zar..... el día habiendo tomado en este puerto toneladas de carga y pasajeros y en tránsito lleva toneladas de carga pasajeros, con destino a los siguientes puertos:

..... Kgms. de carga y pasajeros para
 Kgms. de carga y pasajeros para
 Kgms. de carga y pasajeros para
 Kgms. de carga y pasajeros para
 Kgms. de carga y pasajeros para
 Kgms. de carga y pasajeros para
 su calado a proa y a popa es de y respectivamente.

La tripulación que atiende los servicios del barco está compuesta por el personal que consta en el reverso de este aviso.

Los documentos que anexo, correspondientes a la salida del barco, son los siguientes:

..... ejemplares de este aviso de salida.
 ejemplares de la lista de pasajeros embarcados.
 ejemplares de la lista de pasajeros en tránsito.
 ejemplares de los conocimientos de embarque, que justifican la carga embarcada.
 ejemplares de
 ejemplares de

Asimismo hago constar que el barco ha cumplido con todos los requisitos reglamentarios, por lo que ruego a usted tome nota de la salida de dicha embarcación, en el concepto de que la aportación para la "CASA DEL MARI-NO", ya fue comprobada ante esa autoridad marítima, según boleto de percepción número de esta fecha.

LA MISMA FECHA:

Como capitán del citado buque, declaro que los datos contenidos en el presente aviso son exactos, así como que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, no hay impedimento legal para que zarpe la embarcación, la cual se halla en buenas condiciones de navegabilidad.

El capitán del barco

Nombre

(Sello de la Capitanía de Puerto)

LA MISMA FECHA:

En atención a que fue necesario que el buque zarpara en tiempo inhábil para la Capitanía de Puerto, carece este aviso del sello oficial, y en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, el suscrito, bajo su responsabilidad, autoriza el zarpe de dicha embarcación, en virtud de no haber contravenido ninguna disposición de la materia y en el concepto de que ha cumplido con lo dispuesto en el artículo del citado reglamento y de que ha entregado a la autoridad marítima en las tres primeras horas hábiles, los documentos correspondientes al zarpe de esta embarcación.

El Consignatario

Nombre

TRIPULACION DEL BARCO

Nombre	Nacionalidad	Título	Cargo que desempeña	Edad	Sueldo
1.-.....
2.-.....
3.-.....
4.-.....
5.-.....
6.-.....
7.-.....
8.-.....
9.-.....
10.-.....
11.-.....
12.-.....
13.-.....
14.-.....
15.-.....
16.-.....
17.-.....
18.-.....
19.-.....
20.-.....

Autorización del
Cap. de PuertoFirma y sello del
consignatario

AVISO DE ENTRADA

Forma núm. 2

C. CAPITAN DE PUERTO:
Presente

El suscrito, capitán del buque denominado "....." tiene el honor de informar a Ud., que llegó a este puerto el día de..... a las horas, procedente de transportando toneladas de carga pasajeros y tripulantes, según detalle que consta en los documentos que se anexan al presente aviso, los cuales serán entregados a esa autoridad marítima por el C..... de acuerdo con lo dispuesto en el artículo del Reglamento para Navegación de Cabotaje.

Los documentos anexos, son los siguientes:

.....	ejemplares de copias del presente aviso.
.....	" del aviso de zarpe del puerto de procedencia.
.....	" de la lista de pasajeros para este puerto.
.....	" de la lista de pasajeros en tránsito.
.....	" de boletas de salida para Estadística.
.....	" de copias del diario de navegación.
.....
.....

Nombre

El Consignatario

Asimismo, hago constar que el consignatario de este barco es el C. en este puerto y que por conducto ha sido entregada al celador aduanal de guardia una copia del presente aviso. Además, manifiesto a usted que el barco a mi mando navegó desde el puerto inmediato anterior a este millas en horas, teniendo sus máquinas una potencia total de H.P.

El capitán del barco,

Nombre:

C. CAPITAN DE PUERTO

Forma n°m. 3

Conviendo a mis intereses ser el consignatario de la embarcación denominada "....." en el puerto perteneciente a la jurisdicción de esa Capitanía, y estando enterado de las responsabilidades que contraigo, he de merecer a usted se me haga la designación que solicito, para lo cual encarezco se fije el monto de la fianza que debo otorgar de acuerdo con el Reglamento de Tránsito de Caboraje en vigor. de 19

Nombre del solicitante

Forma núm. 4

TELEGRAMA
(Ejemplo)

PUERTO
TAMPICO, TAMPS.

Número 1241.—Ayer (u hoy) veinte horas, zarparon para ese puerto en tráfico regular de cabotaje motor "Bertha", con cinco pasajeros y 45 toneladas de carga.—Punto Vapor "Veracruz", a las cuatro horas hoy con veintisiete pasajeros y 425 toneladas carga.

PUERTO

Alfonso Calcáneo Díaz

NOTA.—Debe indicarse el número total de pasajeros y de carga que conduzca el barco.

Forma núm. 5

AVISO DE SALIDA

C. ADMINISTRADOR DE CORREOS:

De acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Tráfico de Cabotaje, manifiesto a usted que la embarcación denominada "....." de la matrícula de este puerto, sale hoy a las horas con destino a a de 19.....

El Consignatario

Nombre

Este reglamento surtirá sus efectos el día de la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación. (4 de septiembre de 1941.)

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los siete días del mes de agosto de mil novecientos cuarenta y uno.—El Presidente de la República, *Manuel Ávila Camacho*.—(Rúbrica).—El Secretario de Marina, *Heriberto Jara*.—(Rúbrica).—El Secretario de Gobernación, *Miguel Alemán*.—(Rúbrica).—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, *Eduardo Suárez*.—(Rúbrica).—El Jefe del Departamento de Salubridad, *Víctor Fernández Manero*.—(Rúbrica).

CIRCULAR 35 relativa a la marca del peso en objetos de mil kilos o más, transportados en embarcaciones dedicadas al tráfico de cabotaje, interior y fluvial.

(Publicado en el "Diario Oficial"
el 12 de agosto de 1960)

Secretaría de Marina.—Dirección General de Marina Mercante.—Fletes y Coop.
—Expediente II/014/39.

ASUNTO: O.I.T. Marca del peso de objetos de 1,000 kilos o más. Esta Secretaría ha venido observando que frecuentemente se omite marcar el peso en el exterior de los bultos de 1,000 kilos o más que se embarcan para su transporte en las embarcaciones dedicadas a la navegación de cabotaje, interior o fluvial, no obstante de ser obligatorio este requisito de acuerdo con lo prevenido en el Convenio número 27 de la Organización Internacional del Trabajo, relativo a la indicación del peso de los grandes bultos transportados por barco, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación de 12 de agosto de 1934, en vista de lo cual estima conveniente recordar el cumplimiento de las disposiciones relativas tanto a los embarcadores y capitanes de las embarcaciones en servicio de cabotaje, interior o fluvial, como a los CC. Capitanes de Puerto, a quienes corresponde vigilar el cumplimiento de dichas disposiciones. La indicación del peso de los objetos, fardos o bultos de mil kilos o más debe hacerse en el exterior de ellos, en lugar visible con exactitud, en forma clara y duradera.

Los CC. Capitanes de Puerto están facultados para permitir, excepcionalmente, que se omita la indicación del peso exacto en aquellos objetos, fardos o bultos, en que no sea posible determinarlo por falta de básculas o cualquier otro motivo plenamente justificado, exigiendo en tales casos la indicación del peso aproximado.

Los remitentes de los objetos, fardos o bultos expresados, mancomunadamente con los capitanes de las embarcaciones que los transporten, son responsables del cumplimiento del requisito señalado, por tanto, estos últimos, para librarse de dicha responsabilidad, deben rehusar el embarque de todo objeto, fardo o bulto que no tenga su peso marcado en su exterior, en la forma prescrita.

Atentamente.—Sufragio Efectivo. No Reección.—México, D. F., a 14 de julio de 1960.—El Secretario, *Manuel Zermeno Araico*.—(Rúbrica).

APENDICE 3 AL CAP. III. SEC. SEGUNDA

CIRCULAR QUE FIJA LAS REGLAS QUE DEBEN OBSERVARSE EN LA TRANSPORTACION DE ANIMALES VIVOS

(Publicada en el "Diario Oficial" de 14 de enero de 1950.)

Secretaría de Marina. Dirección General de Marina Mercante. Sección Servicio de Fletes y Correspondencia. Número del Oficio: C-2213-152. Expediente: 238.66 (015) /1.

ASUNTO: Transporte por agua de animales vivos.

CIRCULAR

En vista de que la transportación de animales vivos a bordo de las embarcaciones se efectúa en la actualidad en condiciones de incomodidad y del mal trato, pues se da el caso de que se cometen actos de verdadera inhumanidad, ya que carecen hasta de los movimientos indispensables para tomar agua y alimentos durante los trayectos a que son sometidos, se estima necesario poner en vigor disposiciones análogas a las que se dictaron en esta materia para los medios terrestres, en la comunicación por agua.

Por tanto, con fundamento en los artículos 51, 64 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, esta Secretaría ha tenido a bien expedir las siguientes

REGLAS QUE DEBEN OBSERVARSE EN LA TRANSPORTACION DE ANIMALES VIVOS A BORDO DE EMBARCACIONES

I. Las jaulas, huacales, cajas con agujeros, rejas o cualquier otro objeto que se utilice en el transporte de animales debe ser de construcción sólida de acuerdo con la clase y peso del animal o animales que contengan, y de amplitud suficiente que permita la libre acción de éstos para que puedan permanecer parados o cómodamente echados, y tomar agua y alimentos.

El número de animales que se coloquen en cada jaula debe ser el que permita que viajen en las condiciones señaladas anteriormente.

Las jaulas deben tener, en la parte inferior, un dispositivo o pie que permita un espacio de cinco centímetros al colocar una sobre otra, para evitar la deformación de las jaulas por el peso de las que se coloquen arriba, y se permita la circulación del aire.

2. Las jaulas contarán, además, con un recipiente para agua y alimentos, a la altura conveniente al tamaño de la clase de animales transportados. Las jaulas para aves deberán tener dos recipientes en cada tramo del departamento de la jaula, colocados en los lados opuestos.

En los viajes de menos de 6 horas bastará con que los recipientes contengan agua; pero en mayores recorridos deberán llevar agua y alimentos.

Además del alimento contenido en los recipientes, los remitentes proporcionarán provisión necesaria para todo el viaje, que permita durante el trayecto dar alimento a los animales cada ocho horas. Para los mamíferos recién nacidos debe llevarse leche.

3. Las empresas o personas dedicadas al transporte de animales, se rehusarán a conducirlos cuando las jaulas no llenen las condiciones fijadas anteriormente y no contengan los recipientes para agua y alimentos.

Igualmente se rehusarán, si en los viajes en que deben proporcionarse alimentos a los animales, no los facilitan los remitentes, a menos que se acuerde que sea el conductor quien los proporcione.

4. Las jaulas con animales vivos serán transportados sobre cubierta, en los entrepuentes, en los castillos; pero de ninguna manera en sollados o sobre las lumbreras de los departamentos de máquinas y calderas. Cuando se transporten en bodegas, éstas deben estar abiertas.

5. Los mayordomos de los buques o, en su caso, los patrones de las embarcaciones, vigilarán durante los viajes que no falten agua o alimentos en los recipientes de las jaulas o de los lugares que se destinen a la conducción de los animales. Los alimentos se proporcionarán cada seis u ocho horas por lo menos, y el agua en términos de tiempo menores.

6. Debe darse agua y alimentos a los animales que permanezcan por más de seis horas en las bodegas o terminales de las empresas de transportes.

7. Tratándose de la transportación de animales pequeños se dejará un espacio suficiente entre las jaulas y el flote; sobre todo, cuando se trate de mercancías como sacos de chile, cebolla y otros artículos que producen fuertes emanaciones, para evitar la asfixia de los animales.

8. Los animales que se transporten a bordo de embarcaciones, no deben ser expuestos por mucho tiempo a la luz solar directa, a la lluvia o al frío.

9. Queda prohibido transportar animales vivos suspendidos y ejecutar cualquier maniobra en forma que pueda ocasionarles algún daño.

10. Para el transporte de ganado mayor y menor podrán acondicionarse corrales y chiqueros en las bodegas en debida forma para conciliar las condiciones de estabilidad de los animales. Las bodegas se conservarán abiertas y protegidas contra el sol y la lluvia.

11. Las reglas que contiene esta circular son aplicables a todas las embarcaciones de cualquier nacionalidad que carguen animales vivos en el territorio nacional.

12. Los capitanes de puerto vigilarán el cumplimiento de la presente circular y están obligados a indicar a los portadores el cumplimiento de la misma, en la parte que les concierne.

13. Queda a juicio de los capitanes de las embarcaciones portadoras, de acuerdo con los capitanes de puerto, señalar los casos en que sea necesario designar personas que se embarquen para la atención de los animales que se transporten.

14. Los portadores instruirán, cuidarán y ordenarán a su personal el debido cumplimiento a estas disposiciones.

15. La infracción a las presentes disposiciones será sancionada en los términos del artículo 590 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Sufragio Efectivo. No Reección. México, D. F., a 14 de noviembre de 1949.
El Subsecretario E. del D., *Alberto J. Pawling*. (Rúbrica.)

SECCION TERCERA

EL DERECHO MARITIMO CIVIL

CAPITULO I

SUMARIO: 1. Generalidades. 2. El capitán como funcionario civil. 3. Problemas de jurisdicción y de competencia.

1. GENERALIDADES.—Como ya hemos indicado, la comunidad que va en alta mar en la aventura marítima realiza una vida íntegra, total. Por ello, pueden acontecer en alta mar los más variados actos de la vida civil de las personas, y en cuanto son realizados en el teatro del mar, su problemática cae en la esfera del derecho marítimo.

2. EL CAPITÁN COMO FUNCIONARIO CIVIL.—Creemos que, aunque la ley no lo establece de manera específica, el capitán tiene el carácter de fedatario público general, y no sólo para aquellos actos que la ley autoriza expresamente, puesto que el capitán, como también indicamos ya, es en alta mar representante de la autoridad mexicana.

3. PROBLEMAS DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.—Respecto de los actos civiles realizados en alta mar surge el problema de determinar la ley que los rige y la competencia de la jurisdicción a la que deberán someterse.

Cabe distinguir entre actos realizados en aguas jurisdiccionales mexicanas y actos realizados en alta mar o en aguas extranjeras. En el primer supuesto, regirán las normas civiles del Estado Federal adyacente a las aguas jurisdiccionales, ya que la competencia federal sobre zonas marítimas adyacentes a un Estado miembro de la Federación debe considerarse limitada a los asuntos que, por razón de la materia, deban considerarse federales. Las zonas federales (mar territorial, aguas interiores, playas, etc.) no son territorio federal exclusivo. En estos espacios se superponen los ordenamientos federal y local, los que se aplicarán según la materia de que se trate. Esto es, las zonas federales son territorio de los Estados de la Federación en el que

están comprendidas o al que son adyacentes.¹ Si los actos fueron realizados en alta mar o en aguas extranjeras, se aplicará la ley federal, con la limitación, que ya hemos indicado respecto de las aguas extranjeras, de la aplicación que de sus leyes haga el Estado que ejerza su soberanía sobre dichas aguas.

Con un ejemplo podemos aclarar: supongamos que un niño nace a bordo de un buque mexicano en la bahía del puerto de Mazatlán. Ese niño, desde luego, y según un mandato constitucional (art. 30, frac. III) sería mexicano; pero, además, sería sinaloense. Si naciese a bordo de un buque mexicano en alta mar o en aguas extranjeras, sería mexicano; pero no nacional² por nacimiento de un Estado miembro de la Federación Mexicana. Se consideraría nacido en territorio federal.

Respecto de la competencia, será la del juez que ejerza su jurisdicción sobre el puerto a que primero arribe el barco.

¹ Esta opinión es contraria a la sostenida, a nuestro entender sin base jurídica, por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que ha afirmado que las aguas territoriales no forman parte del territorio de los Estados adyacentes, sino que están sometidas a la soberanía exclusiva de la Federación. (Informe del Presidente de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, 1965, pág. 587.)

² En una Federación, como la nuestra, hay dos tipos o clases de nacionalidad: la nacionalidad mexicana, operante en los terrenos federal e internacional, y la nacionalidad estatal interna, que opera en cuanto a las relaciones jurídico-políticas en los Estados miembros de la Federación Mexicana. Así, hay ciudadanos (y por tanto nacionales) yucatecos, sinaloenses, veracruzanos, etc.

CAPITULO II

ALGUNOS ACTOS CIVILES REALIZADOS EN ALTA MAR O EN AGUAS EXTRANJERAS

SUMARIO: 1. Actos relativos al estado civil de las personas. 2. El testamento marítimo.

1. ACTOS RELATIVOS AL ESTADO CIVIL DE LAS PERSONAS.—Ya hemos hecho referencia al nacimiento de una persona. El artículo 70 del Código Civil determina que, en caso de nacimiento a bordo de un buque mexicano se levantará el acta respectiva que deberá autorizar "el capitán o patrono de la embarcación y dos testigos de los que se encuentren a bordo". Esta acta será entregada en el primer puerto mexicano al que el buque arribe, al Oficial del Registro Civil correspondiente, "para que a su tenor asiente el acta". Si en el puerto no hubiere Oficial del Registro Civil, se entregará el acta a la autoridad local, para que la envíe al Oficial del Registro Civil del domicilio de los padres, a fin de que se asiente en los libros respectivos.

En caso de un fallecimiento en alta mar, se seguirá el mismo procedimiento, esto es: el capitán levantará el acta respectiva, la que deberá entregarse al Oficial del Registro Civil del primer puerto a donde el buque arribe. (Art. 125 del Código Civil.)

El capitán podrá intervenir también en la celebración de matrimonios, ya que la ley lo autoriza para "actuar como Oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales". (Art. 23, frac. II, LNCM.)

2. EL TESTAMENTO MARÍTIMO.—El testamento marítimo está regulado por los artículos del 1583 al 1582 del Código Civil. Será escrito en presencia del capitán y de dos testigos, los que deberán firmarlo junto con el testador. Se hará por duplicado, se conservará entre los papeles más importantes del buque, y deberá hacerse mención de él en el diario de la navegación. (Estas formalidades son inocuas, porque su ausencia no amerita sanción.)

Si el buque arribare a un puerto extranjero donde hubiere "agente diplomático, cónsul o vicercónsul mexicanos, el capitán depositará en su poder

uno de los ejemplares del testamento, fechado y sellado, con una copia de la nota que debe constar en el diario de la embarcación". (Art. 1587.) El agente diplomático o consular levantará acta de la entrega y remitirá con el testamento y anexos al Ministerio de Relaciones Exteriores, "el cual hará publicar en los periódicos la noticia de la muerte del testador, para que los interesados promuevan la apertura del testamento". (Art. 1590.)

El testamento marítimo, según infundada disposición del artículo 1591, sólo producirá efectos si el testador hubiere muerto en el mar, o dentro de un mes de su desembarque en algún lugar donde hubiere podido ratificar su voluntad testamentaria u otorgar nuevo testamento. Como el testamento ordinario, debería considerarse vigente mientras el testador no lo revocase.

SECCION CUARTA

EL DERECHO MARITIMO MERCANTIL

SUBSECCION PRIMERA

LAS PERSONAS

CAPITULO UNICO

SUMARIO: 1. El capitán. 2. El naviero. 3. El constructor de barcos. 4. El agente marítimo. 5. Los pilotos de puerto. 6. La tripulación.

1. EL CAPITÁN.—Hemos tratado de las funciones administrativas del capitán y de su categoría de autoridad suprema a bordo. Nos ocuparemos ahora del capitán como elemento personal en el comercio marítimo.

Históricamente, el capitán era una polifacética figura; él era el propietario del navío, el dueño de la carga, el principal interesado en la aventura marítima. Poco a poco, se fue convirtiendo en empresario del transporte marítimo, y transportó mercancías ajenas. Al ir creciendo el tamaño de los barcos, aparece el armador o naviero, y el capitán se convierte en un dependiente comercial. Conforme avanzan los adelantos técnicos, el capitán va perdiendo autonomía y autoridad. Con las comunicaciones por radio, se mantiene en inmediato contacto con su principal, de quien recibe instrucciones, y con la complicación de las relaciones comerciales, ve aparecer al agente marítimo y al consignatario, que le arrebatan sus funciones mercantiles, y su autoridad se reduce casi solo a los aspectos técnicos de la navegación en alta mar. Para quien contrataba un fletamento o un pasaje por mar, el capitán era una figura importante: el pasajero quería ser conducido bajo la responsabilidad de un viejo lobo de mar; el cargador exigía que su mercancía navegara al cuidado de un marino experimentado. Por eso, en el antiguo derecho el cambio de capitán era motivo para que el cargador o el pasajero pidiesen la rescisión de sus respectivos contratos. Ahora, el capitán se ha vuelto un elemento técnico intercambiable, cuya capacidad se asegura administrativamente, por intervención estatal.

Pero conserva aún algunas funciones mercantiles: será considerado como

representante del naviero, y éste quedará obligado, con persistencia de la acción ejercitoria, por los contratos que el capitán celebre en el desempeño de su función.

Según veremos oportunamente, el capitán deberá suscribir, en representación del naviero, los conocimientos de embarque. (Art. 168 LNCM.)

En la legislación comparada no suele encontrarse una reglamentación de las funciones comerciales del capitán; pero la jurisprudencia es unánime en reconocer que es esencial a su cargo la representación del naviero, y por tanto, su capacidad para contratar no sólo en cuanto a fletamentos, sino en todo lo relativo a la navegación (aprovisionamiento, reparaciones del buque, etc.).¹

Schmiton ha delimitado magistralmente las funciones comerciales del capitán en forma que no nos resistimos a transcribir: "el capitán tiene durante el viaje una doble posición: a) Como agente del armador tiene el deber de realizar todo lo necesario para dar efectividad al contrato (se entiende el de fletamento) y tener cuidado razonable de las mercancías que le han sido confiadas. Si fuere necesaria la adopción de medidas extraordinarias, tales como venta, tomar dinero en préstamo a la gruesa, acuerdos sobre salvamento, echazón, desviación o demora, el capitán tiene atribuciones para obligar al armador si no hubo posibilidad de comunicarse con él. b) De la protección de la propiedad de las mercancías puede pasar el capitán a tener que actuar como agente del propietario del cargamento para la protección de sus intereses. Su deber primordial es transportar en condiciones de seguridad el cargamento en el mismo buque, pero en circunstancias de excepción tiene el capitán el derecho y la obligación de actuar en otra forma con el cargamento. Si es necesario y hay posibilidad de comunicarse con el propietario, su actuación obligará a éste en los casos de celebrar convenios de salvamento, venta, toma de dinero respondiendo las mercancías, transbordo, descarga y acondicionamiento de las mercancías, echazón, demora o desviación. El capitán es siempre agente del buque; en casos especiales de necesidad es agente involuntario del propietario de la carga y el fundamento de sus atribuciones es la perspectiva de beneficio directo o indirecto para el propietario del cargamento."²

Resumiendo, podemos afirmar que el capitán tiene una doble posición comercial, que es inherente a su calidad de autoridad suprema, de "señor de la nave", según la vieja expresión del Consulado del Mar: por una parte, actúa como representante del naviero, y lo obliga en la celebración de los

contratos de transporte y de los demás contratos que celebre en ejercicio de sus funciones; y por otra parte, representará a los dueños de la carga en la celebración de los contratos que sean necesarios para la seguridad de la misma.

Claro que el capitán es responsable de su gestión, pero en la actualidad el aspecto económico de su responsabilidad se traslada al naviero, el que, a su vez, podrá exigir al capitán su responsabilidad, cuando éste tenga medios económicos suficientes.

El capitán, según ya indicamos, es designado por el naviero, y el contrato que medie entre ellos caerá bajo las normas del derecho laboral. La ley exige sólo que el capitán tenga capacidad para obligarse (Art. 147 LNCM); pero, además, deberá hacer constar su pericia y capacidad técnica en la forma exigida por las leyes y reglamentos. Deberá, por tanto, acreditar haber realizado los estudios requeridos por los reglamentos y tener autorización administrativa para fungir como capitán. (Art. 146 LNCM).

El capitán sólo podrá ser separado por el naviero en los casos fijados por el Reglamento (que aún no se ha expedido) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y si el buque se encontrase en el extranjero, se requerirá para su separación el consentimiento del Cónsul de México. (Art. 149 LNCM.)

2. EL NAVIERO.—El naviero es el comerciante marítimo. Tal calidad se adquiere, no por ser propietario de un buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo. El propietario del buque puede no ser comerciante naval, si, por ejemplo, arrienda el buque a un naviero, para que éste realice la explotación del buque.

La calidad de naviero, esto es, de comerciante marítimo, se adquiere por ser titular de una empresa naval. "Se entiende por naviero (dice el artículo 127 de la Ley de Navegación), el titular de una empresa marítima". Puede ser persona física o sociedad mercantil.

Sobre las responsabilidades del naviero volveremos después, al estudiar el buque como cosa mercantil.

3. EL CONSTRUCTOR DE BARCOS.—Se llaman astilleros las instalaciones que se dedican a la construcción y reparación de barcos.

El establecimiento de un astillero requerirá concesión, y ésta, deberá inscribirse en el Registro Marítimo Nacional. (Art. 96, frac. III LNCM.) El titular de la empresa de astilleros tiene el carácter de comerciante.

4. EL AGENTE MARÍTIMO.—Agente marítimo o consignatario del buque es un representante de la empresa armadora, que se encarga de atender la recepción y distribución de la carga y, eventualmente, del avituallamiento del buque y de concertar contratos de fletamento, por cuenta del naviero.³

¹ T. G. CARVER, *Carriage by Sea*. En *British Shipping Laws*. La edición por Raoul P. Colman. Londres, 1963, pág. 36.

² SCHMITON, *The contract of Affreightment expressed in Charter parties and Bills of lading*. Citado por Fariña, *op. cit.* Tomo I, pág. 283 y sig.

³ RIPERT, *Op. cit.* Tomo I, pág. 755.

Terminando un viejo debate doctrinal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo investe al agente de la categoría de mandatario mercantil "o comisionista de los navieros" "quienes obran en su nombre y en su cuenta por su cuenta" (Art. 251). Las relaciones entre el naviero y su agente, agrega el artículo 253, "se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos y a falta de ellos o de pacto expreso, serán aplicables las disposiciones de la legislación mercantil sobre el contrato de comisión". Por tanto, sale sobrando la disposición del artículo 252, que previene que cuando el agente "obre a nombre propio, quedará personalmente obligado", ya que esta disposición se contiene en la regulación sobre el contrato de comisión.

En una disposición absurda, la ley considera a los agentes marítimos como permisionarios de los servicios públicos conexos a la navegación "(maniobras de carga o descarga, pilotaje, amarrado, amarre, desamarrado, desestiba, acatado y en general las que auxilian y complementan el comercio marítimo)" (Art. 272) y obliga a los agentes a trabajar en su cuenta y a sueldo con las "Organizaciones de Trabajadores reconocidos". Evidentemente, el encargo de dichas maniobras no es constitutivo de relación laboral, por faltar los elementos esenciales de la dirección y de la dependencia económica.

Se ha discutido doctrinalmente si el agente está investido de la representación procesal del naviero.⁴ Creemos que, siendo legal la representación del agente y no existiendo en el texto legislativo limitación alguna, debe entenderse que en la disposición de la ley está comprendida la representación procesal, y más si consideramos que la ley determina que el domicilio del agente se considerará como domicilio del naviero "para todos los efectos legales" (Art. 255).

5. Los pilotos de puerto. Los pilotos de puerto capitales son miembros de la Marina Mercante Nacional, que, previa la comprobación de las condiciones técnicas que fija el Reglamento, son nombrados "por la Secretaría de Marina para pilotear embarcaciones dentro de los puertos, canales, ríos, y lagunas de la República" (Art. 26 del Reglamento para el Servicio de Pilotaje).

Estos pilotos deberán cumplir los tiempos a la entrada o salida de los puertos. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debida ser la de Marina, determinará cuándo será obligatorio el pilotaje de puerto (Art. 210 de la Ley de Vías Generales de Comunicación). Cuando no exista tal determinación, la utilización del piloto de puerto será voluntaria y se hará a criterio del capitán del buque.

La presencia del piloto de puerto a bordo del buque no reconoce a la autoridad del capitán, quien será siempre responsable de la seguridad de la nave. El práctico o piloto de puerto será responsable, naturalmente,

de las averías que se causen por su culpa durante las maniobras que se realicen bajo su dirección. (Art. 22 LNCM.)

6. LA TRIPLUCACIÓN.—La tripulación se integra, además del capitán, por la oficialidad y la marinería. De ella trataremos en la sección relativa al derecho laboral.

4. MEZLECA ALVAREZ, *Curso de Derecho Marítimo*, Montevideo, 1954.

CAPITULO UNICO

LAS COSAS DEL COMERCIO MARITIMO

SUMARIO: 1. La empresa marítima. Sus principales elementos. a) El naviero. b) El buque. El casco y los accesorios. El régimen de propiedad del buque. La fortuna de mar. La responsabilidad del naviero. El abandono a los alrededores. c) El cargamento.

1. LA EMPRESA MARÍTIMA.—El Derecho Mercantil moderno gira en torno del concepto moderno de empresa. No puede concebirse, actualmente, el ejercicio del comercio sin la organización que la empresa supone. Así lo ha entendido la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la que coloca a la empresa naval en el centro de la actividad comercial marítima.

Como el concepto de empresa ha sido muy debatido, el legislador marítimo estimó conveniente incluir en la ley el concepto adoptado por él. Según el artículo 127 "se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorporados coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo". Y se entiende por naviero, según indicamos ya, al titular de la empresa naval.

Los elementos de la empresa. Los elementos de la empresa marítima son: en primer lugar, el empresario, que es el titular de ella y el coordinador de todo el complejo constitutivo de la empresa; en segundo lugar, cabe señalar las personas que prestan a la empresa su trabajo: capitán, oficialidad, tripulación, personal no embarcado, gerentes, empleados, etc., y personal auxiliar, como los agentes marítimos. Los primeros se encuentran ligados al empresario por una relación laboral, y los agentes marítimos pueden ser dependientes (en cuyo caso se considerarían trabajadores) o independientes, cuando no dependen de una empresa única y prestan a varias sus servicios; y en tercer lugar señalaremos, como elementos de la empresa, los buques que ésta tenga en explotación.

La empresa, en sí misma, es una universalidad de hecho; esto es, un con-

junto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada. Pero la empresa, como tal, no tiene personalidad jurídica.¹ La personalidad corresponde al titular de la empresa. Y esta universalidad de hecho que es la empresa puede comprender, en su seno, otras universalidades, como son los buques. Porque cada buque constituye, también, una universalidad de hecho, según lo reconoce expresamente el artículo 107 de la Ley de Navegación.

Ya hemos dicho que el concepto de buque es un concepto jurídico, que se define por dos elementos: la aptitud para navegar en mar abierto y el destino a la navegación, o sea el tráfico marítimo. Ahora nos ocuparemos del buque como cosa del comercio marítimo.

Es el buque una cosa compuesta, en primer lugar, por el casco, o sea el vaso flotante, y en segundo lugar los accesorios (máquinas, velas, anclas, camarotes, etc.). El accesorio es parte integrante de la unidad que es la universalidad de hecho.

Para que un bien constituya un accesorio del buque, es necesario que se encuentre materialmente vinculado a la universalidad; pero no se requiere que el accesorio sea indispensable para la integración de ésta.² Tenemos, en consecuencia, dos categorías de accesorios del buque: los indispensables (máquinas, anclas, etc.) y los no indispensables (como serían los ornamentales). Los fletes se consideran también, jurídicamente, accesorios. Dice el artículo 107 antes citado: "Se entenderán por pertenencias y accesorios (la conjunción debería ser o) del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados". Los accesorios se encuentran vinculados al buque de tal manera, que si fueren propiedad de terceros, el derecho de estos terceros sobre los accesorios de la nave, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegios sobre la misma. (Art. 108.)

Es importante determinar cuándo una cosa es accesorio o pertenencia del buque, porque, como más adelante veremos, la universalidad de hecho que el buque constituye es una unidad patrimonial que es garantía de sus acreedores específicos, los que tendrán el derecho de perseguir a los accesorios que hayan sido separados de la universalidad.

Si los accesorios fueren indispensables se considerarán, además, insepa-

1 ANTONIO DE IBARROLA. *Cosas y Sucesiones*. México, 1954, pág. 32. Dice que la universalidad de hecho es una modalidad de la propiedad, que recae sobre un conjunto de bienes individualizados, los cuales, sobre la base de un elemento científico o técnico, se consideran formando un todo, o si se prefiere, un bien determinado. Cita como ejemplos la biblioteca y el fundo de comercio.

2 En contra: BRUNETTI. *Derecho Marítimo Privado*. Tomo I. Considera que el accesorio debe ser indispensable.

rables (Art. 109). Y, consecuentemente, los propietarios de estos accesorios no podrán separarlos y tendrán el derecho de pedir al juez que se constituya la copropiedad sobre la universalidad de hecho que es el buque y se determine la proporción que a los propietarios de los accesorios corresponda en tal copropiedad. Esto, porque la navegación siempre ha sido considerada de orden público, y la ley no permite que un buque se desintegre, como sucedería, por ejemplo, en los casos que se hubieren vendido al armador las máquinas con reserva de dominio, y por falta de pago, el vendedor pretendiera separar las máquinas del casco y desintegrar el buque. (Caso frecuente en los pesqueros.)

Régimen de Propiedad del Buque. La propiedad de un buque se considera dividida en cien partes que, siguiendo el sistema inglés, la ley ha denominado quirates.⁵ Cada quirate podrá a su vez, ser objeto de copropiedad (Art. 112). Las cuestiones relativas a la copropiedad se resolverán por mayoría de quirates, y en caso de empate resolverá el juez (Art. 113). Es claro que cada quirate representará un voto. Para vender una nave sujeta a copropiedad, se requerirá unanimidad de quiratarios; pero si setenta y cinco o más votasen en favor de la venta, resolverá el juez, con audiencia de los disidentes (Art. 114). Cada quirate podrá ser objeto de venta separada y los quiratarios sólo tendrán derecho de tanto en casos de que los quirates sean subastados, lo que podrá suceder cuando, ordenada por juez la reparación de la nave, algunos quiratarios se nieguen a cooperar con las cuotas que les correspondan, y el juez mande subastar los quirates de los remisos (Art. 115).

Fortuna de mar y responsabilidad del naviero. En derecho civil rigen los principios de la responsabilidad patrimonial ilimitada y de la unicidad del patrimonio. Cada persona tiene un patrimonio y solo un patrimonio y el titular responde de sus obligaciones ilimitadamente, con todo su activo patrimonial. En derecho marítimo tradicionalmente se ha sentido la necesidad de limitar la responsabilidad de los navieros, para proteger la navegación.⁶ Por ello, en derecho marítimo rige el principio de la responsabilidad limitada del naviero, y para actualizarlo se ha establecido el principio de la multiplicidad del patrimonio naval. Además de su patrimonio general, un naviero tendrá tantos patrimonios como buques tenga en explotación.

Cada buque, dice la ley, constituirá con sus accesorios y pertenencias una fortuna de mar; esto es, un patrimonio separado, o como se ha llamado doctrinadamente, "patrimonio de afectación".⁷ (Art. 132). De toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación, la responsabilidad del

naviero se limitará a la fortuna de mar formada por el buque en relación con el cual la obligación se haya originado. (Arts. 133 y 134.)

Por lo anterior es importante determinar cuando un aparato navegante es buque, ya que sin cambiar sus condiciones materiales, puede serlo o no. Un yate o embarcación de placer no sería buque; pero si se le matricula y se le destina al tráfico marítimo, adquirirá tal calidad jurídica. El yate no constituiría fortuna de mar, y, por tanto, su propietario no gozaría del beneficio de la limitación de la responsabilidad.

El artículo 134 enumera ejemplificativamente algunos casos de limitación de responsabilidad a la fortuna de mar que constituye un buque, en la siguiente forma:

I. La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación.

II. Daños causados al cargamento.

III. Obligaciones derivadas del contrato de fletamento.

IV. Obligación de movilizar un buque naufragado.

V. Gastos de salvamento.

VI. Contribución de averías gruesas o comunes.

VII. Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje".

Pero el mismo artículo agrega, como ya indicamos, que la limitación alcanzará a "toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación".

Los sistemas de limitación de responsabilidad del naviero. El abandono del buque a los acreedores. Para actualizar el principio de limitación de la responsabilidad del armador, se han establecido tres sistemas: a) El sistema inglés, que limita la responsabilidad a un tanto por tonelada de arqueos del buque (8 libras esterlinas, que aumentan en caso de daños a las personas).⁸ b) El sistema de los Estados Unidos de Norteamérica, en el cual la responsabilidad del naviero se limita al valor del buque en el estado en que se encuentre; pero sin que el buque pueda abandonarse, y según ya indicamos, el abandono administrativo sí es traslativo y se produce por acuerdo de la autoridad marítima.⁹ c) El sistema latino, que se concreta al abandono del buque a los acreedores. Este sistema tiene una gran tradición en la historia marítima, pues originado en el Consulado del Mar y en las Ordenanzas de Valencia de 1250, pasa a las leyes hanseáticas, y, a través de la Ordenanza de Luis XIV, al Código Napoleónico y a los códigos de casi todos los países latinos.

Seguramente, por la fuerza de tan honrosa tradición, es el sistema adoptado por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Dice el artículo

⁵ Véase en 1914, *Derecho Marítimo*, Traducción de Fernando Sánchez Calvo, Barcelona, 1961, pag. 1 y 34.

⁶ ROSSIGNOL, *Précis*, Pág. 398.

⁸ CARYER, *Carriage by Sea*, en *British Shipping Laws*, Tomo 2-I, pag. 205.

⁹ JOSÉ DOMINGO RAY, *Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, 1964, pag. 295 y siguientes.

135 que "el naviero podrá hacer concreta y actual la limitación de su responsabilidad... haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores".

Podrá hacerse el abandono del buque en cualquier tiempo, aun después de que el naviero haya sido condenado judicialmente a pagar (Art. 136), y el abandono deberá ser en el estado que el buque tenía al finalizar el viaje durante el cual nació la obligación que haya motivado el abandono (Art. 137), y podrá abandonarse aun el buque ya naufragado (Art. 139). La indemnización por seguro no se comprenderá en el abandono (Art. 140).

La ley, siguiendo el sistema francés, determina que el abandono es liberatorio; pero no traslativo del dominio del buque a los acreedores, los que deberán proceder a la venta del buque abandonado por medio de corredor comercial o judicialmente (Arts. 138 y 141).

Después de cubiertos los créditos, el remanente quedará a favor del naviero abandonante (Art. 142).

Será válida la renuncia al derecho de abandono, si se pacta expresamente (Art. 144).

Si los acreedores abandonatarios se negasen a recibir el abandono, el naviero podrá acudir al juez, demandando que éste lo declare legítimo y liberado de sus obligaciones el naviero abandonante.

Dada la importancia de estos problemas, en la Convención de Bruselas de 1924 se firmó un "Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques". En este convenio se superpusieron los sistemas inglés y latino: se fijó un límite a la responsabilidad de 8 libras esterlinas por tonelada bruta de arqueo; pero se permitió el derecho de abandonar el buque. Nuestro país suscribió dicho convenio; pero no lo ha ratificado.

Debe entenderse que la limitación de responsabilidad no procede en casos de culpa grave del naviero o del capitán.

El buque en el tráfico marítimo. En el tráfico marítimo podemos distinguir entre buques de líneas regulares, sujetos normalmente a un itinerario, y buques llamados "tramps", que son buques vagabundos, que se desplazan sin itinerario fijo y que, eventualmente, van a todos los puertos del mundo a donde puedan llevar carga que les convenga.⁷

d) *El cargamento.* El cargamento es el conjunto de mercancías que la empresa naval debe transportar en el tráfico por mar. Además de ser objeto del transporte marítimo, las mercancías viajeras pueden ser objeto de compraventas marítimas (las que trataremos adelante) y estarán afectas a responsabilidades especiales, como en los casos de averías, que, igualmente, estudiaremos después.

⁷ CHAVEAU, op. cit.,

SUBSECCION SEGUNDA

APENDICE AL CAP. UNICO, SEC. IV, SUBSECCION PRIMERA

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS CONCERNIENTES A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

El Presidente de la República alemana; el Presidente de la República argentina; Su Majestad el Rey de los belgas; el Presidente de la República del Brasil; el Presidente de la República de Chile; el Presidente de la República de Cuba; Su Majestad el Rey de Dinamarca e Islandia; Su Majestad el Rey de España; el Jefe del Estado de Estonia; el Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica; el Presidente de la República de Finlandia; el Presidente de la República francesa; Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda y de las Posesiones británicas ultramarinas, Emperador de las Indias; Su Alteza Serenísima el Gobernador del Reino de Hungría; Su Majestad el Rey de Italia; Su Majestad el Emperador del Japón; el Presidente de la República de Letonia; el Presidente de la República de México; Su Majestad el Rey de Noruega; Su Majestad la Reina de los Países Bajos; el Presidente de la República de Polonia; el Presidente de la República portuguesa; Su Majestad el Rey de Rumania; Su Majestad el Rey de los serbios, croatas y eslovenos; Su Majestad el Rey de Suecia, y el Presidente de la República de Uruguay.

Habiendo reconocido la utilidad de fijar, de común acuerdo, ciertas reglas uniformes concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, han decidido concertar un Convenio al efecto, y han designado por sus Plenipotenciarios, a saber: (siguen los nombres de los Plenipotenciarios).

Los cuales, debidamente autorizados, han convenido en lo que sigue:

ART. 1o. El propietario de un buque destinado a la navegación marítima no es responsable más que hasta el límite del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque:

1o. De las indemnizaciones debidas a tercero por daños causados en tierra

o en el mar por hechos o faltas del Capitán, de la tripulación, del Piloto o de cualquiera otra persona al servicio del buque.

2o. De las indemnizaciones debidas por daños causados, ya sea a la carga entregada al Capitán para su transporte, ya sea a todos los bienes y objetos que se encuentren a bordo.

3o. De las obligaciones resultantes de los conocimientos.

4o. De las indemnizaciones debidas por una falta náutica cometida en la ejecución de un contrato.

5o. De la obligación de extraer los restos de un buque naufragado y de las obligaciones a ello referentes.

6o. De las remuneraciones de asistencia y de salvamento.

7o. De la parte contribuida que incumbe al propietario de las averías gruesas.

8o. De las obligaciones derivadas de los contratos otorgados o de las operaciones efectuadas por el Capitán, en virtud de sus poderes legales, fuera del puerto de matrícula del buque para atender a las necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje, siempre que estas necesidades no provengan ni de insuficiencia, ni de defecto en el equipo o avituallamiento al comienzo del viaje.

Sin embargo, respecto de los créditos comprendidos en los números 1o., 2o., 3o., 4o. y 5o., la responsabilidad establecida por las disposiciones que preceden no excederá de la cantidad total de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueado del buque.

ART. 2o. La limitación de responsabilidad establecida por el artículo anterior no se aplica:

1o. A las obligaciones derivadas de hechos o faltas del propietario del buque.

2o. A las obligaciones de que se trata en el número 8o. del artículo 1o., cuando el propietario ha autorizado o ratificado expresamente estas obligaciones.

3o. A las obligaciones que resulten para el propietario del enrolamiento de la tripulación y de las demás personas al servicio del buque.

Si el propietario o copropietario del buque es al mismo tiempo el Capitán, no puede invocar la limitación de su responsabilidad más que por sus faltas náuticas y las faltas de las personas al servicio del buque.

ART. 3o. El propietario que invoque la limitación de la responsabilidad al valor del buque está obligado a probar este valor. La estimación del buque tiene por base su estado en las épocas que a continuación se indican:

1o. En caso de abordaje o de otros accidentes, la estimación, en relación con los créditos que a él se refieran, incluso en virtud de un contrato, y de fecha anterior a la llegada al primer puerto en que toque el buque después del accidente, así como en relación con los créditos resultante de una avería gruesa ocasionada por el accidente, se hará según el estado del buque en el momento de la llegada al primer puerto.

Si antes de este momento un nuevo accidente, apuro al primero, ha disminuido el valor del buque, la pérdida de valor ocasionada por aquél no se tendrá en cuenta respecto a los créditos referentes al accidente anterior.

Respecto de los accidentes ocurridos durante la permanencia del buque en un puerto, la estimación se hará según el estado del buque en este puerto después del accidente.

2o. Si se trata de créditos relativos a la carga o derivados de un conocimiento fuera de los casos previstos en los párrafos anteriores, la estimación se hará según el estado del buque en el puerto de destino del cargamento o en el lugar en que el viaje se interrumpa.

Si el cargamento va destinado a diferentes puertos y el daño procede de una misma causa, la estimación se hará según el estado del buque en el primero de estos puertos.

3o. En todos los demás casos a que se refiere el artículo 1o., la estimación se hará según el estado del buque al término del viaje.

ART. 4o. A los efectos del artículo 1o., se entiende por flete, incluyendo en él el precio del pasaje para los buques de todas las categorías, una cantidad alzada, y en todo caso del 10 por ciento del valor del buque al comienzo del viaje. Esta indemnización se deberá aun cuando el buque no haya ganado flete alguno.

ART. 5o. A los efectos del artículo 1o., se entiende por accesorios:

1o. Las indemnizaciones por los daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados.

2o. Las indemnizaciones por averías gruesas, en tanto éstas constituyen daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados.

No se considerarán como accesorios las indemnizaciones de seguros ni las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

ART. 6o. Los diversos créditos que se refieren a un mismo accidente, o por razón de los cuales, en defecto de accidente, se determina el valor del buque en un mismo puerto, concurren con igual derecho a participar de la cantidad que representa, con relación a ellos, la extensión de la responsabilidad del propietario, teniendo en cuenta el orden de los privilegios.

En los procedimientos que se incoen para hacer la distribución de dicha cantidad, las decisiones dictadas por las jurisdicciones competentes de los Estados contratantes valdrán como prueba del crédito.

ART. 7o. En caso de muerte o de lesiones corporales causadas por hecho o faltas del Capitán, de la tripulación, del Piloto o de cualquier otra persona al servicio del buque, la responsabilidad del propietario con relación a las víctimas o a sus causahabientes se extienda fuera del límite fijado en los artículos anteriores, hasta la cantidad de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueado del buque. Las víctimas de un mismo accidente o sus causahabientes concurren con igual derecho a participar en la cantidad afecta a la responsabilidad.

Si las víctimas o sus causahabientes no quedan indemnizados íntegramente con esta cantidad, concurrirán a participar, por el resto que se les deba, con los demás acreedores en los totales señalados en los artículos anteriores, teniendo en cuenta el orden de los privilegios.

La misma limitación de responsabilidad se aplica a los pasajeros con relación al buque que los transporta, pero no a la tripulación ni a las demás personas al

servicio del buque, respecto de las cuales el derecho a reclamar en caso de muerte o de lesiones corporales se regirá por la Ley nacional del buque.

ART. 80. En caso de embargo del buque, la garantía prestada hasta el límite total de la responsabilidad beneficia a todos los acreedores a los cuales se pueden oponer dichos límites.

En caso de que el buque sea objeto de un nuevo embargo, el Juez puede ordenar que se levante si el propietario, aceptando la competencia del Tribunal, demuestra que ya ha prestado garantía por el máximo de su responsabilidad, que dicha garantía es suficiente y que el acreedor tiene asegurado el beneficio de la misma.

Si la garantía se ha dado por un total inferior, o si se reclaman varias garantías sucesivamente, los efectos se regirán por acuerdo de las partes o por el Juez, con objeto de evitar que se traspase el límite de la responsabilidad.

Si distintos acreedores acuden ante las jurisdicciones de Estados diferentes, el propietario podrá, ante cada una de ellas, presentar el conjunto de las reclamaciones y créditos con objeto de evitar que se traspase el límite de responsabilidad.

Las Leyes nacionales regularán el procedimiento y los plazos para la aplicación de las reglas anteriores.

ART. 90. En caso de acción o demanda entabladas por algunas de las causas enunciadas en el artículo 10, el Tribunal podrá ordenar, a solicitud del propietario, que sean sobsecuadas las demandas contra otros bienes que no sean el buque, el flete y los accesorios, durante el tiempo suficiente para conseguir la venta del buque y el reparto del precio entre los acreedores.

ART. 10. Cuando el armador, que no sea propietario, o el fletador principal sean responsables de algunos de los casos señalados en el artículo 10., les serán aplicables las disposiciones del presente Convenio.

ART. 11. El arqueo a que se refieren las disposiciones del presente Convenio se calcula de la manera siguiente:

En los vapores y otros buques de motor, sobre el tonelaje neto, aumentado con el volumen que, por razón del espacio ocupado por los aparatos de fuerza motriz, ha sido deducido del tonelaje bruto al determinar el tonelaje neto.

En los veleros, sobre el tonelaje neto.

ART. 12. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, en cada Estado contratante, cuando el buque para el que se invoca el límite de la responsabilidad pertenezca a un Estado contratante, así como en los demás casos previstos por las Leyes nacionales.

Sin embargo, el principio formulado en el párrafo precedente deja a salvo el derecho de los Estados contratantes a no aplicar las disposiciones de este Convenio en favor de los pertenecientes a un Estado no contratante.

ART. 13. No se aplicará el presente Convenio a los buques de guerra ni a los buques de un Estado exclusivamente afectos a un servicio público.

ART. 14. Las disposiciones anteriores dejan a salvo la competencia de los Tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución organizadas por las Leyes nacionales.

ART. 15. Las unidades monetarias a que se refiere el presente Convenio se entienden en valor oro.

Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en números redondos, según su sistema monetario, las cantidades que en el presente Convenio se indican en libras esterlinas.

Las Leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en la moneda nacional, según el curso del cambio, en las épocas fijadas en el artículo 30.

ART. 16. A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a contar desde el día de la firma del Convenio, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarlo, para decidir si procede ponerlo en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije, de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada por los Representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de la notificación escrita, dirigida al Gobierno belga, acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá inmediatamente por la vía diplomática a los Estados que hayan firmado este Convenio o que se hayan adherido a él una copia certificada del acta relativa al primer depósito de ratificaciones de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañe. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

ART. 17. Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como el acta de adhesión, indicando la fecha en la que recibió la notificación.

ART. 18. Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a algunos o a ninguno de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, podrán adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno u otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar, excluidos en su declaración original. Podrán igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

ART. 19. En los Estados que participen en el primer depósito de ratificación.

nes, el presente Convenio producirá efectos un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que lo ratifiquen posteriormente o que se adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente, conforme al artículo 18, producirá efecto seis meses después que las ratificaciones previstas en el artículo 16, párrafo segundo, y en el artículo 17, párrafo segundo, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

ART. 20. Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, el cual remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno.

ART. 21. Cada uno de los Estados contratantes tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva Conferencia con objeto de estudiar las mejoras que en él pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

ARTÍCULO ADICIONAL

Las disposiciones del artículo 5o. del Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje de 23 de septiembre de 1910, cuya vigencia haya sido suspendida en virtud del artículo adicional de aquel Convenio, serán aplicables a los Estados ligados por el presente Convenio.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

PROTOCOLO DE FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, los Plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si estas disposiciones estuviesen insertas en el texto del Convenio a que se refiere:

I. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de no admitir la limitación de la responsabilidad hasta el valor del buque, de los accesorios y del flete por los daños causados en las obras de los puertos, docks y vías navegables, y por los gastos de extracción de los restos del naufragio, o de no ratificar el Tratado sobre estos puntos, sino con la condición de reciprocidad.

No obstante, se entiende que el límite de la responsabilidad por razón de estos daños no pasará de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueado, salvo para los gastos de extracción de los restos del naufragio.

II. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de decidir que el propietario de un buque que no sirve para el transporte de personas, y cuyo arqueado no exceda de 300 toneladas, es responsable, con relación a los créditos, en caso de muerte o lesiones corporales, según las disposiciones del Convenio, pero sin que haya lugar a aplicar a esta responsabilidad las disposiciones del párrafo primero del artículo 7o.

HECHO en Bruselas en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

LOS CONTRATOS DEL COMERCIO MARITIMO

CAPITULO I

EL CONTRATO DE CONSTRUCCION DEL BUQUE

SUMARIO: a) Construcción por economía. b) Construcción "a forfait".

La doctrina francesa ha distinguido, en materia de construcción de buques, dos formas diferentes: el contrato de construcción "por economía", que se da cuando el propietario del buque aporta los materiales, y el contrato de construcción "a forfait", o por cuenta, o por presupuesto, que se da cuando los astilleros ponen los materiales y fijan al buque, un precio determinado.¹

La ley ha seguido a la doctrina francesa y ha hecho las indicadas distinciones.

a) *Construcción por economía.* La ley resuelve que cuando el presunto propietario aporta los materiales para la construcción del buque se aplicarán las normas relativas al contrato de obra a precio alzado. (Art. 102). En este caso, la ley, resolviendo una vieja disputa doctrinal, determina que el navío se considerará propiedad del adquirente desde que se inicie la construcción, y la solución es lógica, puesto que los materiales pertenecen al adquirente.

b) *Construcción "a forfait".* En esta forma del contrato de construcción, el presunto adquirente del buque encarga a un astillero su construcción bajo determinadas especificaciones, y se obliga a pagar un precio fijo. El astillero deberá aportar todos los materiales para la construcción. "Desde que existen los astilleros especializados en la construcción de navíos, este procedimiento ha sido la forma moderna de construcción más utilizada."

¹ DIEZ MIERES, *op. cit.* Tomo I, pág. 113 y sig.

² CHAUVEAU, *op. cit.*, pág. 97 y sig.

También resolviendo una vieja discusión doctrinal, la ley ha determinado que este contrato es una compraventa de cosa futura, y que la propiedad del navío "se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción". (Art. 102). En este sentido se había pronunciado la jurisprudencia comparada.³

Agudamente, Bonnecase ha analizado el contrato de compra-venta de cosa futura y ha indicado que esta modalidad altera la estructura orgánica normal del contrato de compra-venta, pues se vende un objeto que aún no existe y, consecuentemente, la primera obligación del vendedor es una obligación de hacer.

Esta venta se caracteriza porque en ella aparece un elemento externo, distinto de los elementos internos y normales constitutivos de la venta (la obligación de hacer) y uno de los elementos internos y normales (el objeto vendido) no existe en el momento de la celebración del contrato. Dicho en otra forma: la venta de cosa futura encuentra su originalidad en una modificación interna de la estructura orgánica normal del contrato de venta, en tanto que la venta a término o bajo condición encuentra su originalidad en una modificación externa de esa misma estructura orgánica.⁴

Los riesgos de la cosa deberán ser considerados trasladados al adquirente desde la fecha del traslado de la propiedad...

c) *Vicios ocultos o defectos de la construcción.* Será difícil en la práctica que un buque resulte con vicios ocultos de la construcción, pues, según ya indicamos, es usual que una empresa clasificadora se encargue de la inspección de la misma, y de no intervenir empresa calificadora, la construcción se sujetará a la vigilancia de la Secretaría de Marina. Sin embargo, la ley establece que el constructor será responsable de tales vicios o defectos, y determina que la acción de responsabilidad contra él prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que los vicios o defectos hayan sido descubiertos; pero el descubrimiento de ellos deberá hacerse antes de cuatro años a partir de la fecha en que el buque haya sido puesto a disposición de quien haya contratado la construcción. Es decir, aunque los vicios no se descubran, la prescripción correrá y su término será de cuatro años. (Art. 103).

La ley agrega que el navío en construcción podrá ser hipotecado. (Art. 104). Esta disposición, aparentemente innecesaria, corta una vieja discusión doctrinal, y por ello se justifica.

El contrato de construcción de buque deberá llenar la formalidad escrita, puesto que deberá inscribirse en el registro marítimo nacional, según mandato del artículo 96, frac. I, de la Ley de Navegación.

³ FARIÑA, *op. cit.* Tomo I, pág. 106 y sig.

⁴ JULIÁN BONNECASE, *Précis Élémentaire de Droit Maritime*. París, 1937, pág. 237.

EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DEL BUQUE

SUMARIO: Antecedentes legislativos. Principales características.

En derecho anterior existía una confusión en relación con los contratos de utilización del buque, y no se distinguía entre el arrendamiento y el contrato de fletamento de buque por entero.

La primera ley marítima que esclarece la cuestión es el Código de la Navegación Italiana, de 1917, el que fue seguido por la Ley Federal sobre la navegación marítima bajo patronato suizo, de 1952. Lo curioso que el Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los cinco países centroamericanos,¹ coincidió en el fondo con la Ley Suiza, sin que el autor del proyecto la conociera cuando el proyecto se formuló. Nuestra Ley de Navegación, y Comercio Marítimo tuvo, en esta materia, los antecedentes del Código de la Navegación de Italia, del Proyecto Centroamericano y de la Ley Suiza de la Navegación pero, según creemos, supera a sus precedentes.

La Ley Suiza define el arrendamiento de buque como "el contrato por el cual el propietario se obliga a ceder al arrendatario, contra el pago de una renta, el uso y el control de un navío, sin tripulación y sin armamento esto es, sin abastecerlo de lo necesario para la navegación".² Esta definición es aceptable. Lo distintivo del arrendamiento es que el propietario se desprende del buque, y éste queda bajo el control directo del naviero que lo explota.

Nuestra ley no define el arrendamiento de buque, pero puede considerarse doctrinalmente aceptable el concepto suizo, que coincide con el concepto general de nuestra legislación civil, razón por lo cual, seguramente, el legislador marítimo no creyó necesario definir.

Pero las modalidades propias del contrato se encuentran bien determinadas en nuestra Ley, y son acordes con la naturaleza marítima del contrato

El propietario arrendador no responderá personalmente frente a tercero de los daños que se ocasionen durante la navegación; pero, de manera objetiva, el naviero arrendatario responderá con el buque, por lo que sobre dicha fortuna de mar podrán ser ejecutadas las obligaciones respectivas. (Art. 150).

El naviero arrendatario tendrá la importantísima facultad de abandonar el buque, ya que éste constituirá un patrimonio o fortuna de mar de la que el naviero es titular. El propietario arrendatario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos que lo hayan originado. (Art. 152). La facultad de abandonar, concedida al arrendatario, es novedosa y se funda en el hecho ya señalado de que cada buque constituye una fortuna de mar.

Naturalmente, el naviero arrendatario respondería ante el propietario de los créditos que graven el buque con motivo del tráfico marítimo. (Art. 151).

Según manda la ley, (Art. 153), el arrendamiento de buque deberá constar por escrito, y, si el término fuere mayor de diez años, deberá consignarse en escritura pública.

La sola expiración del término pactado no terminará automáticamente el contrato, el que se considerará prorrogado (se supone que por igual término al pactado) si alguna de las partes no notifica a la otra su voluntad de hacer efectiva la terminación, y si el buque continúa en poder del naviero arrendatario. (Art. 155).

Según mandato del artículo 156, las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque prescriben en un año.

¹ Proyecto de un Código Marítimo Centroamericano. Publicación de la Facultad de Derecho de la Universidad de San Carlos Guatemala, Guatemala, 1957.

² *Enciclopedia General del Mar*, Vocabulario "Armas y Armamento" Tomo I, pag. 339 y 341.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO

SUMARIO: 1. Naturaleza jurídica del contrato. Sus diversas especies. 2. Fletamento, arrendamiento. 3. Fletamento-transporte. 4. Fletamento-pasaje. 5. Responsabilidades del transportador.

1. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO. SUS DIVERSAS ESPECIES. El transporte marítimo es la actividad central del comercio por mar. Es la espina dorsal del tráfico marítimo. En las leyes y en la doctrina ha persistido una larga confusión respecto de las formas que puede adoptar el contrato por medio del cual se realiza la utilización del buque en el tráfico marítimo. En la navegación a vela, generalmente se fletaba el buque por entero, y no se hacía la distinción entre fletamento y arrendamiento de buque, según antes indicamos. Pero conforme fueron creciendo los buques y perfeccionándose técnicamente, fue apareciendo el gran naviero, "la línea de navegación" y el cargador, que antes tomaba todo el buque, fue perdiendo importancia y en la actualidad, un buque generalmente se carga por una verdadera multitud de pequeños cargadores, aunque para ciertas actividades (transporte de petróleo, carbón, madera, etc.), se sigue utilizando el arrendamiento de buque, y la contratación de viajes especiales o la contratación de un compartimiento del buque. Pero en cualquiera que sea la forma utilizada, el contrato y su ejecución se ven dominados por la idea y la actividad del transporte.

Los tratadistas¹ y algunas leyes modernas hacen ya la distinción, como lo hace nuestra ley, entre arrendamiento de buque y las distintas clases de contrato de transporte marítimo.

1. BENNETT *Derecho Marítimo Privado Italiano*. Traducción de R. Gay de Montella. Barcelona, 1950, tomo III, to. Pág. 34 y sig. *Ley Federal Suiza sobre la Navegación Marítima* 1952. *Proyecto de Código Marítimo Centroamericano*, 1956. *Código Polaco de la Navegación*, 1942. *Código Marítimo Polaco*, 1961. Sin embargo, en derecho francés la confusión se ha continuado. Véase DR. PONTAVICE, SORIAIS Y PUDGET-PARL. *L'Affrètement par Charte-partie*. Paris, 1904.

Veamos cuáles son estas distintas clases:

- a) Contrato de utilización del buque por entero, para un viaje o varios viajes determinados (*Charte-partie*);
- b) Contrato de utilización del buque por un tiempo determinado (*time charter*);
- c) Contrato de utilización de una parte o compartimiento del buque;
- d) Contrato de transporte simple de mercancías, sin especificar el lugar que habrán de ocupar en el buque;
- e) Contrato de transporte de personas.

La Ley suiza, según ya hemos visto, distingue entre arrendamiento de buque y fletamento, pero también distingue entre fletamento, o sea el contrato de utilización del buque por entero o de un compartimiento del buque, y el contrato de transporte marítimo, o sea la conducción de un lugar a otro, por vía marítima de personas o cosas.

Hemos visto que también nuestra ley distingue entre contrato de arrendamiento de buque y contrato de fletamento. En el primero, cuando el arrendador entrega al arrendatario el buque sin tripulación, para que el arrendatario lo haga navegar bajo su dirección y responsabilidad, ya hemos dicho, se da simplemente un arrendamiento, y en lo segundo, se da un contrato de transporte.

Como el contrato de utilización del buque tiene elementos del arrendamiento, se ha pretendido asimilarlo a él. En realidad, en todas las formas de fletamento, se trata de un contrato de prestación de servicios (*locatio conductio operis*). Se presta el servicio del transporte.

Para nuestra ley, todo contrato de utilización del buque en el transporte marítimo, cuando el naviero conserva la posesión, la dirección y la responsabilidad de la navegación, pertenece al género "fletamento"; pero existen diversas clases de fletamentos, a saber: a) fletamento de buque por entero o por compartimiento completo. A esta forma, siguiendo, aunque no con exactitud, una idea de Bonnetcase² le llamaremos "fletamento-arrendamiento", por la relevancia de las características del arrendamiento, que en este tipo de fletamento encontramos; b) fletamento de mercancías en general, "que podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque" o transporte de cosas determinadas, que podrán conducirse en cualquier lugar del buque apto para llevar carga. Cabe advertir que en el primer supuesto (capacidad total del buque) el contrato será de fletamento de buque por entero, por lo que debemos concluir que el legislador sufrió una confusión en este caso. Debía hablarse, simplemente, de transporte de cosas. También de acuerdo con Bonnetcase, llamaremos a esta forma "fletamento-transporte", porque en ella predominan las características del contrato de

2. BONNETCASE. *Traité de droit maritime commercial*.

prestación de servicio de transporte, y c) contrato de pasaje, que se da cuando el objeto del transporte es la persona misma del contratante o pasajero. A esta forma la llamaremos, siguiendo al mismo autor, "fletamento pasaje".

2. FLETAMENTO-ARRENDAMIENTO. La ley suiza define el fletamento de buque por entero o por compartimiento, en la siguiente forma: "el fletamento es el contrato por el cual el armador se obliga, como fletante, a poner a disposición del fletador, contra una remuneración, todo o parte de la capacidad de carga de un navío designado, sea por una duración determinada (charter-partie a término), sea por uno o más viajes determinados (charter-partie por viaje)".

Nuestra ley no define, y hemos transcrito la definición de la Ley suiza por considerarla doctrinalmente aceptable. Además coincide fundamentalmente con la definición contenida en el Código Italiano de la Navegación (Art. 384), con el concepto general del Código Polaco de la Navegación (Art. 94), y con la doctrina jurídica comparada.

El contrato de fletamento deberá constar por escrito (Art. 168 LNCM). La exigencia de la forma escrita del contrato viene desde el Consulado del Mar.³ "El contrato al principio se transcribía en el *cartulario de abord*, pero después fue objeto de documentación separada".⁴ Esta documentación consistía en una hoja de papel donde el contrato se transcribía, y hecha la transcripción, la hoja se partía en dos y se entregaba un pedazo a cada una de las partes. De ahí vino el nombre de "carta partida" (charter-party, charter-partie), con que se conoce en el comercio internacional el documento probatorio del contrato de fletamento de buque por entero, o de fletamento de una sección o compartimiento.⁵ La expresión más usada es la inglesa "charter-party" y con ella suele designarse al documento y al contrato mismo.

Creemos que la carta partida o poliza de fletamento es un requisito "ad probationem", según una vieja tradición.⁶

El fletamento puede ser por tiempo (time charter) o por viaje. En el fletamento por tiempo el naviero fletante, mediante el pago del flete, pondrá el buque a disposición del fletador por un tiempo convenido que puede comprender uno o más viajes.⁷ El fletante conservará la posesión y dirección del buque, y el fletador dará al capitán las órdenes para la realización del viaje o los viajes que habrán de hacerse en el término pactado.⁸

³ CONF. ANTONIO BRUNETTI, *Derecho Marítimo Privado Italiano*, Traducción de R. Gay de Montellá, Barcelona, 1950. Tomo III, lo., pág. 93.

⁴ BRUNETTI, *op. cit.*

⁵ BRUNETTI, *op. cit.*

⁶ CONF. BRUNETTI, *op. cit.*

⁷ ALDO MALVAGNI, *Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua*, Buenos Aires, 1956, pág. 70 y sig.

⁸ MALVAGNI, *op. cit.*

Es obvio que el buque debe estar en condiciones normales de navegabilidad. Los gastos que el buque origine durante la vigencia del contrato serán distribuidos en la forma en que el mismo contrato establezca.⁹

En el fletamento por viaje, el buque o el compartimiento del mismo se pondrá a disposición del cargador o fletador por el viaje o los viajes que se hayan convenido.¹⁰

En estos tipos de fletamento, y principalmente en el fletamento por tiempo, es importante el problema de las estadías y las sobreestadías. Cuando el buque llega a puerto, la autoridad portuaria deberá señalarle un plazo para que realice las maniobras de carga y descarga. Ese plazo recibe el nombre de estadía y se comenzará a contar desde el momento en que se haya avisado al cargador o al destinatario que el buque está listo para ser cargado o descargado (Art. 162). En el término de las estadías se contarán no sólo los días laborables sino los no laborables, y sólo se suspenderá el término si se impide la carga o la descarga "por causas no imputables al cargador o al destinatario" (Art. 164 Reformado y 165).

Si transcurren las estadías sin que se haya cargado o descargado por culpa del cargador o de su consignatario, se señalará un plazo "de sobreestadía, que será igual al número de días laborables que se señalaron para la estadía pero en él se computarán todos los días, inclusive los feriados" (Art. 165). Los gastos de sobreestadía serán por cuenta del fletador, y "se computarán según las costumbres o usos locales y a falta de ellos, será igual a los gastos de las estadías, más un veinticinco por ciento" (Art. 165).

Si transcurrido el término de las sobreestadías no se hubiere realizado aún la carga o la descarga, el capitán podrá zarpar o conceder un término supletorio, que se llama de contraestadía. Los gastos de estadía, salvo pacto, serán a cargo del naviero fletante, y los correspondientes a sobreestadía y contraestadía, a cargo del fletador. Si el capitán no concede la contraestadía y ordena zarpar, "podrá ordenar la descarga de la mercancía que se hubiere cargado" (Art. 166), y el naviero tendrá derecho al pago del flete completo, dado el incumplimiento del fletador".

Las disposiciones sobre las estadías y las sobreestadías rigen, según hemos indicado, "salvo pacto, reglamento local o uso en contrario" (Art. 165 in fine). Generalmente, este problema está considerado en los machotes de "charter-party". En la "Uniform General Charter", o póliza tipo, se conceden diez días de sobreestadías.¹¹

El estacionamiento de un buque en puerto aumenta el costo del transporte, y dada la complejidad e intensidad de los movimientos portuarios

⁹ MALVAGNI, *op. cit.*

¹⁰ MALVAGNI, *op. cit.*

¹¹ LEO AISENSTEIN, *Staries et Superstaries en Droit Français et Comparé*, Paris, 1963, pág. 11 y sig.

actuales, este problema rebasa ya el campo de los intereses de las partes y alcanza al orden público y a la repercusión que las estadías y sobreestadías tienen en el costo de las mercancías transportadas. El consumidor será quien, en última instancia, pague el costo de estadías y sobreestadías.¹²

Señalamos el fenómeno, como una prueba más de lo que indicamos al principio: la dificultad de delimitar, en Derecho Marítimo, la frontera entre los intereses particulares y el interés público o general.

Si el buque o el compartimiento fletados no tuvieren la capacidad de carga establecida en el contrato, el naviero responderá, y, en su caso, pagará daños y perjuicios y el contrato podría ser rescindido a voluntad del fletante. Pero la ley concede una tolerancia de un 20% de diferencia entre lo declarado y el cupo real (Art. 161).

El fletante está obligado a la entrega de las mercancías para su carga y transporte. La entrega deberá hacerse en las bodegas del buque (Art. 160). La ley decía, inicialmente, que la entrega debería hacerse salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, al costado del buque; pero los armadores presionaron ante el Senado de la República, y lograron la reforma del artículo 161, que carece de importancia, ya que no altera la naturaleza supletoria de la norma, supletoriedad cuya naturaleza especial conviene señalar, porque la ley se coloca en este caso bajo la voluntad de las partes, bajo los reglamentos y bajo las costumbres, que prevalecerán sobre ella.

Estará obligado el fletante, además, al pago del flete o precio del transporte. Pero esto no sólo en los contratos de "carta partida", sino en todas las especies de fletamento. En el contrato a "carta partida" rige la más amplia libertad de las partes para la fijación del flete, en tanto que en los contratos de fletamento-transporte y de fletamento-pasaje el Estado puede establecer, y generalmente establece, tarifas obligatorias para las partes.

Aclaremos que en todo contrato de fletamento los elementos personales son, por una parte, el transportador o fletador, y por la otra, el cargador o fletante. Pero aparece un elemento externo, que también tiene derechos derivados del contrato, aunque no es parte en él: el consignatario, que es la persona a quien se destina y a quien deben entregarse las mercancías fletadas.

3. FLETAMENTO TRANSPORTES. En el tráfico marítimo actual el contrato más practicado es el de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque.¹³

Por el contrato de transporte de cosas (fletamento-transporte), el fletante o naviero se obligará a entregar, en un lugar u otro, por vía mar-

ítima, y el fletador se obligará a entregar oportunamente las cosas que deberán ser transportadas, y a pagar el flete convenido (Art. 157).

Este contrato es, como el de carta partida, consensual, y para fines de prueba constará por escrito (Art. 168). El escrito, prueba del contrato, recibe la tradicional denominación de "póliza de fletamento".

El conocimiento. Se haya o no expedido póliza de fletamento, el cargador tiene derecho a pedir al fletante que se le expida un conocimiento de embarque, el que, dice la ley (Art. 168), se expedirá por el naviero o por el capitán. La ley es inexacta, pues el conocimiento podrá ser expedido también por un agente del naviero.

Como en otras materias, el Derecho Marítimo es, en la historia del Derecho, pionero en relación con los títulos representativos de mercancías, el primero de los cuales fue el conocimiento de embarque. En nuestro derecho se le reglamentó desde la época colonial en las Ordenanzas de Bilbao, de 1737, que rigieron en nuestro país hasta fines del siglo XIX.¹⁴

El conocimiento, dice el artículo 168, deberá contener:

- I. El nombre, domicilio y firma del transportador.
- II. El nombre y domicilio del cargador.
- III. El nombre y domicilio de la persona a cuyo nombre se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.
- IV. El número de orden del conocimiento.
- V. La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- VI. La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse. (Quiere decir: o ser éstos por cobrar.)
- VII. La mención de los puertos de salida y de destino.
- VIII. El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada.
- IX. Las bases para determinar la indemnización que el transportador debe pagar en caso de pérdida o avería.

El artículo 170 agrega que "el conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo".

Son títulos representativos aquellos cuyo objeto principal no es un derecho de crédito, sino un derecho de disposición sobre las mercancías. Messineo observa atinadamente que estos títulos no dan derecho a una prestación

¹² ARSÉNIO, *op. cit.*

¹³ CHAUVEAU *Traité de Droit Maritime*, Paz, 1903.

¹⁴ Véase, CERVANTES AHUMADA RAÚL, *Títulos y Operaciones de Crédito*, 6a. edición, 1969, págs. 189 y sig.

en dinero, sino a una cantidad de mercancías que se encuentran en poder del creador del documento que el poseedor del título pasa a través del mismo, a las mercancías, y que incorpora el título un derecho de disposición sobre las mismas.¹⁵ Los derechos incorporados son dos principalmente: a) "un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título", y b) "un derecho real sobre las mercancías".¹⁶

Esta doctrina puede considerarse acogida por nuestra ley. Dice el artículo 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito que "los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen". Y agrega que las mercancías sólo podrán reivindicarse mediante la reivindicación del título. (Quiso decir que para reivindicar las mercancías se requiere la exhibición del título.) Y la figura se complementa con la disposición del artículo 20 de la propia Ley de Títulos, que dice que "el secuestro o cualquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por el representadas, no surtirán efectos si no comprenden el título mismo".

El conocimiento "recibido para embarque". Inicialmente el conocimiento era la prueba de haberse embarcado las mercancías objeto del transporte, y por ello el Código de Comercio indicaba que debería expedirse dentro de las veinticuatro horas siguientes al embarque. Después de la primera Guerra Mundial había escasez de barcos, principalmente en los Estados Unidos de Norteamérica, y las mercancías destinadas a Europa se hacían en muelles y almacenes, y tardaban semanas y meses en ser embarcadas. Mientras tanto, los comerciantes exportadores financiaban su dinero porque no podían negociar las mercancías. Por ello, comenzaron a obtener de los navieros o sus agentes un documento formulado como el conocimiento de embarque, pero con la anotación de haber sido recibidas las mercancías y de que se guardarían por el naviero para embarque posterior.¹⁷

En una primera etapa, la jurisprudencia comparaba la validez al conocimiento "recibido para embarque"; pero, seguramente por la persistencia de la práctica, hoy puede considerarse definitivamente admitido. La primera ley que reglamentó este tipo de conocimiento, fue la ley neozelandesa de 1922, y le siguieron la ley inglesa ("The Carriage of Goods by Sea Act, de 1924")¹⁸ la ley australiana, también de 1924,¹⁹ la belga de 1928, la francesa de 1936, y la de los Estados Unidos, también de 1936.²⁰

15. FRANCESCO MISSIRO, *I Titoli di Credito*, Padova, 1953, 2a. edición, Vol. I, pág. 87 y sig.

16. GIULIO DONAMIO, *I Titoli di Rappresentanza delle merci*, Milán, 1936.

17. CONF. R. BISSCHOP, *Die Connaissance reçu pour le navire en l'absence du navire*, Revue de Droit Maritime Comparé, julio-septiembre de 1923.

18. Por lo verse en *Seaford v. Carter*, [1925] 1 Lloyd's Rep. 111, pág. 111 y sig.

19. CONF. AUSTIN and FORTESCUE, *Australian Mercantile Law*, Sydney, 1960.

20. CONF. PEDRO E. TORRES, *La evolución del Conocimiento "recibido para embarque"*, Buenos Aires, 1944.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo ha admitido este tipo de conocimiento, en su artículo 169, que dice: "Si las mercancías hubieren sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

I. La indicación de "recibido para embarque".

II. La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas.

III. El plazo fijado para el embarque".

Aplicaciones prácticas del conocimiento. Bonnecase²¹ advierte, en el conocimiento, una triple función: a) la de ser probatorio del contrato de fletamento respectivo; b) la de ser probatorio de la entrega de las mercancías al porteador, y c) la de ser título representativo de la carga. Y todo ello, dentro de la unidad jurídica del documento. Respecto de la función representativa conviene señalar que, en las compraventas marítimas que estudiaremos más adelante, como se celebran sobre documentos, el principal, entre ellos, es el conocimiento.

En estricto rigor, por ser el conocimiento un título representativo de las mercancías, éstas sólo deberían ser entregadas al consignatario contra la entrega del título y así es en la generalidad de los casos; pero cuando el consignatario no posee el conocimiento, en la práctica los navieros entregan la mercancía si existe algún otro principio de prueba respecto de la calidad del consignatario, y si se otorga fianza a satisfacción del transportador.

Tendencia a la generalización. Tiende el conocimiento a generalizarse a toda clase de transportes. Como ya también el transporte terrestre es un servicio público que se presta a través de empresas concesionarias, en el comercio se viene reconociendo a las cartas de porte del transporte ferroviario o carretero, las mismas funciones que al conocimiento de embarque. Y lo mismo sucede en el transporte aéreo.

Asimismo, en los transportes combinados, o sea aquellos en los que intervienen varios porteadores en rutas que se continúan, sean de una sola clase o mixtos (transporte marítimo-terrestre o marítimo-aéreo) se usa un solo conocimiento que, en la práctica, se denomina conocimiento directo. La ley llama a este fletamento transporte combinado, y dispone (Art. 181), que el último porteador estará "obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque, expedido por el primer porteador". Y agrega el artículo 182 que "la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega". El propio artículo dice que el porteador hará constar en el conocimiento de embarque "los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga". Estas anotaciones

21. Précis. Pág. 468 y sig.

ciones se harán, no precisamente en el conocimiento original, sino en la copia correspondiente.

Aunque la ley no lo indica, debemos entender que el primer porteador, en el transporte combinado, actúa como comisionista de los porteadores subsiguientes, y quedará obligado a que estos últimos porteadores acepten el contrato y le den debido cumplimiento.

Cambio de buque y transbordo. En el antiguo derecho era muy importante la determinación del buque, y su cambio, sin consentimiento del fletador, era motivo de rescisión del contrato. En la actualidad, como todos los buques se construyen bajo control estatal, y generalmente bajo la supervisión de una empresa clasificadora, se considera que existe un mínimo de seguridad que es común a todos los buques. Por tanto, en el conocimiento actual no se exige la especificación de buque (Art. 168), y el artículo 189 agrega que las mercancías podrán ser transportadas en cualquier buque, "siempre que no se alteren las condiciones de seguridad que se consignen en el contrato".

Extendiendo los principios que la ley consigna, podemos concluir que el porteador podrá, incluso, sin responsabilidad, efectuar el transbordo de un buque a otro, cuando lo requieran las necesidades de la navegación. Claro que, en este caso, serán a cargo del porteador las averías que se ocasionen con las maniobras del transbordo, y las consecuencias de fallas en las condiciones de navegabilidad de la nave a la cual las cosas fueron transbordadas.⁷²

4. FLETAMENTO PASAJE. El contrato de transporte marítimo de personas se llama, en la práctica marítima, contrato de pasaje.⁷³ El como ya lo indicamos, una de las formas del contrato de fletamento,⁷⁴ y se distingue del fletamento-transporte por el objeto del transporte, que en el pasaje es la persona misma del pasajero.⁷⁵ El fletador se obligará, en el fletamento-pasaje, a transportar a la persona del pasajero de un puerto marítimo a otro, en la nave que se haya designado. Naturalmente en el fletamento pasaje, el buque generalmente se individualiza, y tiene en el contrato singular importancia, a tal grado que el cambio de buque significaría incumplimiento que daría lugar a la rescisión del contrato con cargo de daños y perjuicios. La ley dispone que se indique el nombre del buque (Art. 191), y por la naturaleza misma del contrato, la no individualización del buque deberá partirse.

El pasajero deberá pagar el importe del pasaje, pago que se hará, normalmente, al adquirir el billete o boleto que el naviero tendrá obligación de entregar al pasajero, y en el que deberán constar la denominación de la empresa naviera, los lugares de salida y de llegada, el precio y categoría del pasaje, "fecha de iniciación del viaje" y "las demás circunstancias del contrato" (Art. 191).

El transportador deberá entregar al pasajero, además, contraseñas que hagan posible la identificación de los equipajes que no sean transportados directamente por el pasajero (Art. 191).

Tanto el boleto como las contraseñas tienen sólo una función probatoria y de legitimación respecto de la persona que tiene derecho a ser transportada; el billete de pasaje será nominativo y no transferible sin autorización del naviero (Art. 193), y la no entrega de tales documentos por parte de la empresa naviera, no perjudicará al pasajero (Art. 192).

En el precio del pasaje pueden comprenderse o no los alimentos; pero si se comprendieren, por la naturaleza misma del transporte, el naviero deberá llevar a bordo los elementos necesarios para la alimentación de los pasajeros. Si estuvieren comprendidos los alimentos en el precio del pasaje y se dilatare la salida del buque, el naviero pagará la alimentación y hospedaje del pasajero mientras dure la dilación (Art. 204). Si el retraso excediere de veinticuatro horas en los viajes que tengan una duración hasta de doce horas, de veinticuatro horas en los de mayor duración, el pasajero podrá cancelar su pasaje y exigir el pago de daños y perjuicios (Art. 205).

El pasajero podrá, además, cancelar su pasaje, hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución íntegra del precio, y hasta cuarenta y ocho horas anteriores a la indicada iniciación, con derecho a devolución de un setenta y cinco por ciento del pasaje. (Art. 200). Si se pretende la cancelación con menor anticipación, el pasajero no podrá ser obligado a viajar; pero no tendrá derecho a devolución alguna. (Art. 200).

Si el viaje se interrumpiere sin culpa del naviero, éste deberá gestionar el transbordo del pasajero y de sus equipajes a un buque de condiciones semejantes al contrato. Debe entenderse, en estos casos, que el naviero pagará los gastos de transbordo y el nuevo pasaje. Si no fuere posible realizar el transbordo y la suspensión no fuere imputable al porteador, "éste devolverá la parte del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado. Si la suspensión le fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que se causaren" (Art. 206).

Si el naviero cambiare el itinerario por su conveniencia en términos que perjudiquen al pasajero, éste podrá cancelar su pasaje y exigir daños y perjuicios. Creemos que hubiera sido más apropiado que la expresión "por su conveniencia" no figurara en el artículo 203 de la Ley.

Si el viaje no pudiere realizarse por causas no imputables al naviero, éste

⁷² CONF. ANTONIO LEBEVRE D'OVIDIO Y GABRIELE PISCATORE, *Manuale di Diritto della Navigazione*, 2a ediz., Milán, 1960, págs. 324 y 325.

⁷³ CONF. LEBEVRE D'OVIDIO Y PISCATORE, *Op. cit.*, págs. 239 y 240.

⁷⁴ BONNEGAS, *Précis de Droit Maritime*, pag. 520.

⁷⁵ LEBEVRE Y PISCATORE, *Op. cit.*, pag. 240.

deberá devolver el importe íntegro del pasaje pero si la causa le fuere imputable, pagará al pasajero una pena legal equivalente a cinco veces el pasaje, si los daños y perjuicios fuesen inferiores a la suma que resulte o si no pudieran comprobarse; pero si se comprobaren daños y perjuicios de mayor cuantía, el porteador deberá pagarlos (Art. 202).

Si el pasajero resultare deudor por créditos derivados del transporte, el naviero tendrá derecho de retención sobre los equipajes. Creemos que en este sentido debe entenderse el artículo 207, que utiliza la expresión "créditos ocasionados por él (pasajero) durante el transporte".

En el supuesto de que el pasajero olvide su equipaje o se niegue a retirarlo, el porteador podrá depositarlo en lugar seguro a disposición del pasajero y sin responsabilidad para el naviero (Art. 209).

5. RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR. La extensión de la responsabilidad del porteador ha sido muy discutida doctrinalmente. Las raíces históricas de esta responsabilidad las encontramos en el Derecho Romano, desde el famoso edicto del pretor, que prescribía: "Nautae caupones stabularii quod cuius que salvum fore receperint nisi restituunt in eos iudicium dabo".²⁶ Esta disposición fue comentada y fundamentada, entre otros, por Ulpiano.²⁷ La responsabilidad del porteador se excluía sólo en casos de fuerza mayor o de culpa del propietario de la mercancía.²⁸ El *nauta* asumía el *periculum* de la cosa, y se liberaba de él sólo en casos de *vis major* o *damnum fatale*.²⁹ Se exigía del porteador, consecuentemente, una *diligentia exactissima*.³⁰ Estos principios llegan a las legislaciones modernas.³¹

Los navieros han luchado, a través de la historia, por eludir su responsabilidad profesional, es decir, como navieros, y han pretendido, incluso, limitarla o eludirla por medio de cláusulas convencionales, cuya validez ha sido discutida por la jurisprudencia y la doctrina. En Francia, por ejemplo, autores tan prestigiados como Lyon-Caen,³² Danjon³³ y Ripert³⁴ apoyan la validez de las cláusulas de no responsabilidad, y otros autores no menos

²⁶ Citado por BRUNETTI, *Op. cit.* Pág. 269, Tomo III, Vol. 10. Conf. GUILLERMO ENDESIAN, *Traité Commercial, Maritime, Combarce*, Trad. de Carlo Betocchi, Naples, 1896, pág. 133 y siguientes.

²⁷ BRUNETTI, *Op. cit.* Tomo III, Vol. 10, Pág. 269.

²⁸ BRUNETTI, *Op. cit.* Vol. cit. Pág. 269.

²⁹ BRUNETTI, *Op. cit.* Pág. 270.

³⁰ BRUNETTI, *Op. cit.* Pág. 270.

³¹ Conf. BRUNETTI, *Op. cit.*

³² LYON-CAEN y RENAUT, *Traité Général de Droit Commercial*.

³³ DANJON, *Traité de Droit Maritime*, Traducción de Rodríguez Ramon Madrid, 1934.

³⁴ RIPERT, *Op. cit.*

prestigiados, como Bonnecase,³⁵ niegan tal validez. En este último sentido se orienta, igualmente, la jurisprudencia francesa.³⁶

Nuestra Ley llega a una solución intermedia. Admite una exoneración parcial, esto es, una reducción proporcional de la responsabilidad del naviero, "siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador esté en posibilidad de optar entre una u otra" (Art. 178). Y agrega (lo que es justo) que el porteador jamás podrá eludir la responsabilidad derivada de su propia culpa.

Conviene estudiar separadamente la responsabilidad del naviero en el fletamento-transporte y en el fletamento-pasaje.

La responsabilidad en el fletamento-transporte. El artículo 175 determina que "el transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputables. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad". Este artículo fue reformado en agosto de 1964, y en su texto original, que era más técnico y más justo, decía que el porteador sería "responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos, a menos que pruebe que se debieron a vicios ocultos de las cosas, a caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento".

Como se ve, el nuevo texto introduce el concepto de la imputabilidad de los daños al cargador; pero no aclara cuándo le serán imputables tales daños, ni si la imputabilidad se presume o deberá ser probada. Introdujo la reforma, además, el concepto de fuerza mayor y suprimió la excepción de la negligencia y las culpas náuticas de la tripulación. Creemos que los navieros, que tanto lucharon en favor de la reforma, quedaron menos protegidos con ella, que con el texto original.

Los artículos 176 y 177 señalan que el valor de las mercancías, para el efecto del pago de los daños, será el que hayan tenido en el lugar y la fecha en que debieron ser entregadas y que, si no hubiere mediado culpa del naviero, pagará sólo los daños causados, pero si hubiere culpa, pagará también los perjuicios ocasionados por el incumplimiento.

Con apropiada técnica, el texto anterior del artículo 175 y los artículos 176 y 177 resumían la extensa enumeración que de los casos de no responsabilidad hace el Convenio de Bruselas para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento. México suscribió tal convenio; pero no lo ha ratificado.³⁷ Y creemos que, en materia de comercio internacional, el

³⁵ BONNECASE, *Précis*, pág. 386 y sig.

³⁶ Conf. BONNECASE, *Op. cit.*

³⁷ Puede verse en apéndice a este capítulo.

Convenio de Bruselas es la norma aplicable respecto de la responsabilidad del naviero en materia de fletamento, y que su doctrina puede resumirse como la hacia el texto original del artículo 175, en la siguiente forma: responderá el naviero, por responsabilidad empresarial y objetiva, de todos los daños y averías que sufran las mercancías transportadas, si tales daños o averías no se deben "a vicios ocultos de las cosas, a caso fortuito, a negligencias o faltas náuticas de la tripulación o hechos o instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento".

Por falta náutica entendemos las faltas imputables a la tripulación, realizadas durante el transporte por mar, en cuanto constituyan un riesgo ordinario de la navegación.

El Derecho Anglosajón, que influyó en la larga enumeración que hace el artículo 10 del Convenio de Bruselas de los casos en que el transportador no responde, habla pintorescamente de que no responderá el porteador "por actos de Dios" o por "actos de enemigos del Rey". Por "acto de Dios" la jurisprudencia inglesa ha entendido "todo accidente debido directa y exclusivamente a causas naturales, sin intervención humana" y que no pudo ser previsto actuándose con un cuidado razonable.³⁸

Los principios contenidos en el Convenio de Bruselas pueden considerarse aceptados por las leyes modernas. Así, por ejemplo, en el artículo 156 del Código Polaco de la Navegación; en el Derecho alemán se ha incorporado la Convención de Bruselas, y pueden considerarse también admitidos los principios de la Convención en Francia, Bélgica, Holanda, Italia, Grecia y Escandinavia.³⁹

La responsabilidad del transportador en el fletamento-pasaje. En el transporte de pasajeros, la Ley de Navegación, en el texto primitivo de sus artículos 194, 195 y 196, reglamentaba la responsabilidad del porteador por daños causados a las personas de los pasajeros, en forma técnicamente muy bien delineada y armonizando con sentido humano los intereses de la navegación en general, de los navieros y del público que utiliza el transporte por mar.

Decía el artículo 194: "El porteador responderá por los daños que por su culpa sufran las personas transportadas y sus equipajes".

La indemnización por la muerte de un pasajero será igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo durante seiscientos cincuenta días. Para hacer el cómputo se tomará el promedio de sus ingresos durante los

doce meses anteriores a la muerte, y se considerará como máximo de ingreso diario el décuplo del salario de un marino de cubierta: si la víctima no tuviera ingresos o no se probare su monto, la indemnización se calculará tomando como base el salario indicado".

El 195 decía: "Si se causaren daños a las personas que no les originasen la muerte inmediata, el porteador estará obligado:

I. A cubrir la atención médico-quirúrgica, medicinas, curaciones, y todos los gastos necesarios para el restablecimiento de la víctima.

II. A pagar la cantidad correspondiente a los ingresos normales de la víctima, calculados conforme al artículo anterior, mientras ésta no pudiere trabajar.

III. A indemnizar por la incapacidad permanente que resulte.

En caso de sobrevenir la muerte, se aplicará el artículo anterior".

Y el 196 limitaba las prestaciones establecidas por el 195, también en función del salario del marino de cubierta.

Esta regulación tomaba en cuenta que en un sistema monetario como el nuestro, con el valor fluctuante de la moneda, no es conveniente fijar en la ley cantidades rígidas como medida de responsabilidades. (En la ley de Vías Generales de Comunicación por ejemplo, se tasaba la vida de un pasajero en \$5,000.00, lo que es ridículo con el valor actual de la moneda). Por ello, se buscó como base del límite de la responsabilidad un índice fluctuante, y siguiendo al proyecto de Código de Comercio Mexicano se adoptó el salario como base más justa. Y las limitaciones se establecieron con sentido humano, siguiendo los lineamientos de la Oficina Internacional del Trabajo y del Derecho Laboral Comparado y considerando, además, el Convenio de Bruselas sobre limitación de la responsabilidad de los armadores.

Precipitadamente, algunos armadores presionaron al Senado de la República, y dos senadores, que se distinguían por su ignorancia en cuestiones marítimas, presentaron un proyecto de reformas a los artículos 194, 195 y 196, que fueron reformados según decreto del 20 de agosto de 1964, para quedar en la siguiente forma:

"ART. 194. El porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes".

"ART. 195. La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan el seguro del viajero".

"ART. 196. Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero".

³⁸ CARVER, *Carriage by Sea, En British Shipping Laws*, Libro 2, Vol. 1, pág. 10 y sig.

³⁹ MARKARIANOS, SMER, VANDROU, MEIER, AFTAMIAS, ROYER, MILLER, FRANKIN, FRIEDL, ROSSO y JUDEN, *Le Transport Maritime sous l'égide de l'Union du Commerce du Monde*, Paris, 1966. CONF. GEORGES MALAIS, *Le Transport International de Marchandises et la Jurisprudence en Droit comparé*, Paris, 1949. Pág. 156 y sig.

Parece evidente que se trató de, por una puerta falsa, introducir la irresponsabilidad del naviero en el reenvío a las disposiciones sobre el seguro del viajero, que tasan la vida de un pasajero en \$5,000.00. Pero la argucia no tuvo éxito, porque los senadores, por ignorancia o por malicia, aprobaron los textos transcritos, que aprobados también precipitadamente por la Cámara de Diputados, se convirtieron en textos legales.

Y al examinar tales textos, resulta lo siguiente: a) En el texto original del artículo 194 se establecía la responsabilidad por culpa del naviero, y el concepto de culpa desaparece en el nuevo texto, por lo que el naviero responderá aun en el caso de que no tenga culpa, lo que va contra un principio generalmente admitido en la aventura de mar: en la que naviero y cargadores comparten los riesgos de la aventura. Queda, consiguientemente, en peor situación el naviero en el texto reformado. b) En segundo lugar, el reenvío a las disposiciones legales del seguro del viajero es inoperante, porque tales disposiciones no rigen la responsabilidad del naviero. El seguro del viajero es un seguro que toma el transportador contra los resultados de su propia responsabilidad, derivada de la ejecución del contrato de transporte. Protege a la empresa contra los riesgos de su responsabilidad; pero la responsabilidad queda regida por las normas que regulan el contrato de transporte. Por tanto, habiéndose suprimido la limitación de la responsabilidad derivada del transporte marítimo a los actos culposos del naviero, éste responderá aun en el caso de no existencia de culpa de su parte; y habiéndose suprimido la limitación en cuantía de la responsabilidad, debe entenderse que la responsabilidad del naviero es ilimitada en principio, y sólo se limitará con el abandono del buque y de sus accesorios.

La reforma produjo, consiguientemente, un resultado contrario al que pretendieron los que intentaron sorprender la ignorancia de los legisladores e introducir por la puerta falsa del reenvío, la irresponsabilidad de los armadores. Es seguro que si los legisladores se hubieran dado cuenta de que lo que se pretendía era tasar la vida de un hombre en \$5,000.00, hubieran rechazado tan inmoderada pretensión.

Por otra parte, cabe advertir que, al no disponer expresa de la ley, las limitaciones que ella establece a las responsabilidades, no cubren el caso de culpa, por lo que debe entenderse, aun en el caso de que se admita que la limitación se estableció por el reenvío, tal limitación no regirá en caso de culpa, dado el texto reformado del artículo 194.

Además, los legisladores no repararon en que la reforma es contraria al Convenio de Bruselas, suscrito por México. La ratificación del Convenio repararía en parte, el error del legislador.

Serán titulares de la acción de indemnización por muerte "la personas a quienes no puede privarse por testamento del derecho a percibir alimentos". (Art. 197.) Esta atinada disposición viene del proyecto mexicano para

APENDICE I AL CAP. III, SEC. CUARTA

MODELO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

LINEA MEXICANA DEL PACIFICO

SERVICIOS MARITIMOS MEXICANOS, S. A.

MARITIMA MEXICANA, S. A.

conocimiento, los demás ejemplares quedarán sin ninguna validez

EN TESTIMONIO, el (los) Agente(s) o Capitán del referido buque, firma(n) ejemplar(es) (del mismo tenor) de este conocimiento.

Fecha en..... de 19.....

Por:..... FIRMA AUTORIZADA

El Embarcador

ESTIBA			
DESESTIBA			
ADELANTOS			
TOTALES			

Todas las condiciones, Cláusulas y Anotaciones impresas, estampadas o escritas en este conocimiento que aparezcan en el anverso y reverso del mismo, son aceptadas mancomunadamente por el embarcador consignatario, poseedor de este conocimiento y dueños de la carga, todos y cada uno de por sí aun cuando este conocimiento no haya sido firmado por el embarcador o los que actúan en su nombre o representación.

El Embarcador

CONTRATO DE FLETAMENTO

SUJETO A LAS CLAUSULAS Y CONDICIONES MUTUAMENTE ACEPTADAS COMO SIGUE:

1.—Los Armadores del buque, (que en lo sucesivo se denominarán "el Transportador") por el cual se embarcan las mercancías o se propone embarcarlas, tiene libertad para desviar o cambiar su ruta, una o más veces, en cualquier orden y por cualquier motivo, ya sea para ayudar o remediar embarcaciones en peligro, salvar vidas o propiedad o con cualquier otro propósito que fuese (aun cuando en efecto haga otro viaje o viajes) y todos los puertos que toque y los desvíos que se produzcan y los viajes que se hagan, serán considerados como comprendidos en el viaje originalmente propuesto.

Para hacer escala en cualquier puerto, sea o no del itinerario fijado, con el objeto de efectuar operaciones de embarque o desembarque de mercancías o pasajeros o con el fin de carenarse, repararse, hacer combustible, provisiones, agua, o cualquier otro objeto que fuese.

Para navegar, entrar o salir de cualquier puerto, rada o río, con o sin práctico.

Para embarcar o transbordar las mercancías ya aceptadas, y a riesgo de las mismas a otro buque, sea de propiedad del Transportador o fletado por él o no, antes de empezar o en cualquier período del viaje. Esta libertad no debe considerarse restringida por palabras o palabras de cualquier naturaleza, ya sean escritas o impresas, que aparezcan en el presente contrato.

2.—El Transportador no es responsable por pérdida, no entrega, demora, detención, daño o perjuicio ocasionado u originado directa o indirectamente de cualquiera de los siguientes peligros, causas o cosas, a saber: Efectos de la naturaleza, actos de Gobierno, Reyes, enemigos del país, piratas, ladrones, ya sea por tierra o mar, de cualquier naturaleza, barbarie, de capitanes y marineros, abordaje, captura, secuestro, embargo, arresto, o restricciones de personas, o por procedimientos legales o civiles, leyes y disposiciones marítimas, reclamos de propiedad por terceras partes, revueltas, revoluciones, alborotos populares, disturbios políticos, huelgas, desórdenes en el trabajo, pero o falta de trabajadores, combinaciones entre empleados o trabajadores u otros, disputas comerciales, sean parciales o generales, de cualquier índole, o cualquiera cosa hecha en apoyo de ellas, sea que el Transportador tenga participación en ellos o no; ni por los deterioros o daños originados por filtración, rotura, desgaste, merma, evaporación, moho, aceite, putrefacción; marcas o perjuicios ocasionados por ganchos, estiba incorrecta o defectuosa, estiba o contacto con otras mercancías; filtración, exhalación, evaporación o desecación procedente de otras mercancías, o daño ocasionado por carbón, filtraje o derrame de, o contacto con aguas, con materias grasosas; ni por efectos de clima, exposición a la intemperie, rocío, lluvia, agua de mar, heladas, inundaciones, hundimientos o derrumbes, interrupciones en la navegación, riesgos o accidentes de los mares, ríos, canales, diques, dársenas, muelles o desembarcaderos u otras vías de navegación, dirección o manejo del buque o del tránsito por tierra de cualquier naturaleza o clase que fuere; calderamiento de las bodegas, vapor, humo, audor, fumigación o desinfección, sea o no ordenada por las autoridades sanitarias, botaduras de las mercancías al mar, explosión, caldeo o fuego a bordo, en gabarras o embarcaciones, o en tierra o en bodegas, sea causada como fuere, antes o después del embarque, o esperando reembarcar en cualquier tiempo y lugar; daño a defecto en, fallo o descuido de: casco, máquinas, ejes, válvulas, aparatos, calderas, cabinas, maquinarias o dependencias, máquinas o cámaras refrigeradoras, estancas, bombas o cañerías de cualquier clase, no obstante que tal daño, defecto, falta o descuido sean atribuibles a defectos ocultos o no, que puedan haber existido, al principio del viaje; o accidentes a, o defectos en, cualquier otro aparato que pueda ser empleado al efectuar el embarque, conducción, transporte, transbordo o descarga de la mercancía como quiera que sean; causados; inseguridad de cualquier bodega u otro lugar de almacenaje; colisión con cualquier buque o materia, perteneciente al Transportador o no; tumbadora, encalladura, naufragio, sumersión o hundimiento del buque en puerto, río, canal, o en el mar, admisión de agua en el buque por cualquier causa, ya sea con el propósito de extinguir fuego o por cualquier otro motivo; innavegabilidad o insuficiencia del buque, sea que exista antes o al tiempo del embarque o no, en algún período subsiguiente del viaje; sea que cualquiera de los riesgos, causas o cosas arriba mencionadas o las pérdidas, averías o daños que de ellos sugieran, sean ocasionadas por, o suryan de, actos de comisión, omisión, negligencia, error de juicio, equivocación, sea lo que fuere del Transportador, prácticos, capitanes, oficiales, marineros, estibadores, almacenistas u otras personas al servicio del Transportador.

3.—El Transportador no responde por errores en las marcas o rótulos, ni por derrame, rotura o espiches (sea cual fuere su origen), pérdidas o averías producidas por la calidad o insuficiencia de envases, empaques o embalajes, ni por cualquiera avería, deterioro o rotura de cristalería o alfarería, artefactos de greda o hierro, colado, loza, botellas o damajuanas llenas o vacías, mármoles en cualquier forma, muebles, maquinaria y cualquier otro objeto de naturaleza frágil, obras de arte, grabados, pinturas al óleo, al pastel o acuarela.

4.—El Transportador no responde por deterioro o falta de contenido, ni condición de carga que los consignatarios no pudieran recibir por encontrarse retenida por las Autoridades por falta de la documentación exigible, la cual deben recabar los embarcadores. Las mercancías estarán sujetas y los dueños responsables por cualquier gasto o erogación por los siguientes causas: Reparación de bultos, inultas, derechos, impuestos y cualesquier sanción que se exija o recaiga sobre el Transportador o el buque, por causa de mal empaque o por falta de cumplimiento a las Leyes, reglamentos y disposiciones de las Dependencias Gubernamentales y de las Autoridades Marítimas.

5.—La carga será desembarcada del buque por cuenta y riesgo del interesado, siendo los gastos de desembarque por cuenta del consignatario y cesando la responsabilidad del buque tan luego como la carga esté fuera de cubierta. El desembarque de Tesoro, Joyería, Billetes de Banco u otros objetos de valor, debe hacerse por los interesados mismos y no presentándose éstos a bordo para recibirlos, serán llevados nuevamente al buque por su cuenta y riesgo, y entregados cuando se presenten los interesados para reclamarlos.

6.—El Transportador no admitirá reclamo alguno ni será responsable en caso de pérdida o cuando resulten faltas en bultos que valgan más de \$500.00 Moneda Nacional, al el embarcador no ha expresado en la orden de embarque y en este conocimiento la denominación de las mercancías y cuál es el valor de dichos bultos, renunciando desde luego el embarcador a todo derecho de reclamo por esas pérdidas o faltas y al derecho que puedan concederle las leyes en oposición al presente pacto. El valor declara-

do por el embarcador no se entenderá que es aceptado como exacto por el Transportador.

7.—Se prohíbe estrictamente el embarque de DINAMITA, EXPLOSIVOS, FULMINANTES, sin autorización expresa del Transportador, siendo los embarcadores civil o criminalmente responsables de los daños, perjuicios y sanciones que resultaren al Transportador o al buque, al contravenir esta disposición. Los embarques conteniendo materias corrosivas o inflamables serán transportados sobre cubierta a riesgo del dueño.

8.—La carga que da testimonio este Conocimiento, se recibe y transporta bajo la condición expresa deliberada y consentida, que si no pudiera ser desembarcada en el puerto de su destino, ya sea por mal tiempo, por falta de lanchas o de otros elementos de descarga, o cualquiera otra causa que el buque no pudiera remediar (excepto la de bloqueo o interdicción en cuyos casos rige lo dispuesto por la cláusula siguiente), las mercancías serán o bien retenidas a bordo hasta la vuelta del buque al mismo puerto de destino, o bien transbordadas o desembarcadas en cualquier otro puerto que el capitán elija por conveniente, para ser transbordadas a otro buque (corriendo el riesgo y responsabilidad a cargo de los dueños de las mercancías) a fin de que sean devueltas al puerto de su destino. Las circunstancias expresadas, que impidieran el desembarco en el puerto de destino, serán libre y exclusivamente apreciadas por el capitán y éste podrá, por cualquiera de ellas, continuar el viaje dentro de dos horas de la llegada del buque, al puerto de destino, renunciando el dueño de las mercancías, embarcador o consignatario, a todo reclamo sobre el particular y quedando obligados a pagar antes de ser entregada la carga, el sobreprecio y demás gastos extraordinarios que se causen.

9.—En el caso de bloqueo o interdicción del puerto de descarga o si no se considerase prudente entrar o salir a causa de guerra o disturbios aun que no estuviese declarado el bloqueo o interdicción, el capitán del buque podrá por cuenta y riesgo del embarcador o consignatario hacer transbordar o desembarcar la carga en otro puerto que el creyese libre de peligro, mediante su entrega a la Aduana o a un Agente comercial, y aviso del hecho al embarcador o consignatario por medio de una carta depositada en el correo, con lo cual cesará la responsabilidad del capitán y quedará la carga por cuenta y riesgo de su dueño. Si la carga fuese descargada en un puerto más distante que aquel hasta donde hubiese pagado flete, o si fuese regresada al primitivo puerto de destino, el consignatario pagará el correspondiente flete adicional, de puerto a puerto según tarifa.

10.—En caso de cuarentena la carga considerada en este Conocimiento estará sujeta a pagar los gastos que el Transportador fije, en proporción a la duración de ésta. En caso de considerarse un puerto o puertos infestados por cualquier epidemia, sea declarada oficialmente o no como tal, y en el cual el capitán por tocar llegara a exponer el buque a cuarentena en cualquier otro puerto o puertos en que debe tocar en su viaje, tendrá entera libertad para omitir el puerto o puertos infestados que sea tan perjudicial al buque o a los intereses de otros dueños de carga y el citado capitán tendrá facultad de descargar la carga para puertos que se sospechen estar infestados en cualquier otro puerto más cercano que estime seguro y libre de epidemia o retenerla a bordo para entregarla en su viaje de regreso, siendo el riesgo, los gastos de extra-flete, descarga o reembarque por cuenta de los dueños o consignatarios, quienes deberán pagar éstos, antes de la entrega.

11.—Queda convenido expresamente que si las mercancías embarcadas se pierden ya sea en naufragio, colisión o encallamiento del buque, incendio, piratería, o violentamente tomadas por enemigos, el Transportador no queda obligado a la devolución de ninguna parte del flete y cargos anticipados, y queda igualmente aceptado y convenido que en casos en que el flete sea pagadero en el puerto de destino, dicho flete será pagado por los embarcadores o consignatarios, sin descuento ni rebaja.

12.—Los Armadores o Agentes del buque tendrán el derecho de retener la carga especificada en este Conocimiento por todo flete, cargos o gastos que adeuden los mismos embarcadores o consignatarios sobre ésta u otra carga.

13.—La carga embarcada sobre cubierta se recibe bajo la expresa condición de que el Transportador no responderá en caso de pérdida, faltas o averías.

14.—El Transportador no responde por clase, marcas, mermas ni condición de calas, barriles, etc., que contengan vinos, cerveza u otros líquidos, ni tampoco por madurez o descomposición de frutas, legumbres, vinos, etc.

15.—En caso de accidente, pérdida, riesgo, daño o desastre antes o después de haber empezado el viaje a consecuencia de cualquier causa que fuere, el Transportador no es responsable por Ley o por contrato o de cualquier otra manera, y la carga, embarcadores, consignatarios o dueños de la carga, contribuirán con el Transportador en la Avería Gruesa para el pago de cualquier sacrificio, pérdida o gastos de índole de una avería gruesa en que se incurran y pagarán los gastos de salvamento o especiales que se eroguen con respecto a la carga. Si el buque de salvamento es de la propiedad o bajo la operación del Transportador, los gastos de salvamento se pagarán íntegros como si el buque de salvamento fuera propiedad de extraños. El ajuste de la Avería Gruesa se hará de acuerdo con los Reglamentos 1 al 15 inclusive, 17 al 22 inclusive y Reglamento F de las Reglas de York y Ambres de 1924 en el puerto o lugar que designe el Transportador.

16.—Todo reclamo relacionado con la carga deberá ser formulado por escrito y puesto en conocimiento del Transportador dentro del término de tres días contados desde la fecha de la descarga del buque en el puerto de destino. Transcurrido el término expresado sin presentar el reclamo en la forma indicada, el interesado, perderá todo derecho a reclamación judicial o extra-judicial, y el Transportador quedará libre de toda responsabilidad. En ningún caso responderá por un valor que exceda del costo original de las mercancías. El Transportador no será responsable por cualquier daño o consecuencia especial y tendrá opción de reponer cualquier mercancía perdida y reponer o reparar cualesquiera de las mercancías dañadas.

Los siguientes documentos deberán presentarse al Agente del buque para ser enviados al Transportador sin los cuales no se dará entrada a la reclamación: Conocimiento de embarque original; Copia de la factura original expedida por los embarcadores; Certificado de la Aduana y Certificado de los Agentes de Lloyd.

TRANSPORTE

Código de Comercio, y su formulación se debió al distinguido catedrático Dr. Roberto Mantilla Molina. Si concurrieren varios derecho-habientes, "la indemnización se repartirá en la proporción en que la víctima padece a sus necesidades, y si dicha proporción es desconocida, en la que determine".

Para la cuantificación de los daños al equipaje se establece en la Ley un novedoso sistema. La prueba principal será el valor declarado; pero si la prueba sólo tendrá efectos presuncionales, pues se admitirá "prueba contraria respecto al valor real" (Art. 198). Y esto es correcto, porque por razones psicológicas los pasajeros suelen declarar valores menores (lo que afecta al interés del transportador) para no levantar tentaciones contra el seguro. Y si no hubiere valor declarado, "la responsabilidad se limitará, por kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido" (Art. 198). Como también en este caso se encontró un índice fluctuante, que supera los valores venientes de las fluctuaciones del valor monetario.

CONTRATO DE FLETAMENTO SUJETO A LAS CLÁUSULAS Y CONDICIONES MUTUAMENTE ACEPTADAS COMO SIGUE.

El fletante, Armador del buque, (que no lo sujeta a descompartir el buque) por el fletado, la mercancía o el pasaje, en cualquier orden y por cualquier motivo, ya sea para ayudar o re-quebrar embarcaciones en peligro, salvar vidas o propiedad o con cualquier otro propósito que fuese (aun cuando en efecto haga otro viaje o viajes) y todos los puertos que toque y los devotos que se produzcan y los viajes que se hagan, serán considerados como comprendidos en el viaje originalmente propuesto.

Para hacer escala en cualquier puerto, sea o no del itinerario fijado, con el objeto de efectuar operaciones de embarque o desembarque de mercancías o pasajeros o con el fin de carentar, reparar, hacer combustible, provisiones, agua, o cualquier otro objeto que fuese.

Para navegar, entrar o salir de cualquier puerto, rada o río, con o sin práctico.

Para embarcar o transportar las mercancías ya aceptadas. Y a riesgo de las mismas a otro buque sea de propiedad del Transportador o fletado por él o no, antes de embarcar o en cualquier período del viaje. Esta libertad no debe considerarse restringida por palabra o palabras de cualquier naturaleza, ya sean escritas o impresas, que aparezcan en el presente contrato.

de por el Transportador no se entenderá que se aceptase como suyas por el Transportador.

7.—Se prohíbe estrictamente el embarque de DINAMITA, EXPLOSIVOS, FULMINANTES, sin autorización expresa del Transportador, siendo los embarcadores civil o criminalmente responsables de los daños, perjuicios y sanciones que resultaren al Transportador o al buque, al contravenir esta disposición. Los embarques conteniendo materias corrosivas o inflamables serán transportados sobre cubierta a riesgo del dueño.

8.—La carga que da testimonio este Conocimiento, se recibe y transporta bajo la condición expresa de ser recibida y consentida, que si no pudiera ser desembarrada en el puerto de su destino, ya sea por mal tiempo, por falta de lanchas o de otros elementos de descarga, o cualquiera otra causa que el buque no pudiera remediar (excepto la de bloqueo o interacción en cuyos casos el flete no dispuesto por la cláusula de lanchas), el mismo buque o bien el fletante o ambos hasta la salida del buque, al mismo puerto de destino, tendrán la obligación de embarcar la mercancía a otro buque (corriendo el riesgo y responsabilidad a cargo de los dueños de las mercancías) a fin de que sean devueltos al puerto de su destino. Las circunstancias expresadas, que impedirían el desembarco en el puerto de destino, serán libre y exclusivamente apreciadas por el capitán y éste podrá, por cualquiera de ellas, continuar el viaje dentro de dos horas de la llegada del buque, al puerto de destino, renunciando el dueño de las

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION
DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO,
FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924

ART. 1o. En el presente Convenio se emplean las palabras siguientes en el sentido preciso que se indica a continuación:

a) "Porteador" comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador.

b) "Contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.

c) "Mercancías", comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colado sobre cubierta, y es en cierto modo transportado así.

d) "Buque" significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

e) "Transporte de mercancías" comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

ART. 2o. Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6o., el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará obligado, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, empaque y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.

ART. 3o.—1. El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cumplir diligentemente:

a) De que el buque esté en estado de navegar.

b) De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente.

c) De limpiar y poner en buen estado las bodegas, camarotes y frigoríficos, y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

2. El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4o., procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el Capitán, o Agente del porteador, deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese, entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

b) El número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador.

c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, ningún porteador, Capitán o Agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

4. Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a), b) y c).

5. Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

6. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su Agente en el puerto de descarga, de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

7. Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el porteador, el Capitán o el Agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga "Embarcado", con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla "Embarcado". El porteador, el Capitán o el Agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3o., párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla "Embarcado".

8. Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquiera otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad.

Art. 4o. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3o., párrafo primero. Siempre que resulte una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquiera otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.

2. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

- a) De actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.
- b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
- c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) De fuerza mayor.
- e) De hechos de guerra.

- f) Del hecho de enemigos públicos.
- g) De detención o embargo por Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h) De restricción de cuarentena.
- i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su Agente o representante.
- j) De huelgas o *lock-outs*, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k) De motines o perturbaciones civiles.
- l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.
- m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- n) De embalaje insuficiente.
- o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.
- p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.
- q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los Agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los Agentes o encargados del porteador.

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque, y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acta, falta o negligencia del cargador, de sus Agentes o de sus encargados.

4. Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte.

5. Ni el porteador ni el buque responderán, en ningún caso, de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.

Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituirá una presunción, salvo prueba en contrario; pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

Por convenio entre el porteador, el Capitán o el Agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la inscrita en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada.

Ni el porteador ni el buque serán, en caso alguno, responsables por la pérdida o daños causados a las mercancías o que les conciernan si en el conocimiento el cargador ha hecho, a sabiendas, una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo em-

barque no habría consentido el porteador, el Capitán o el Agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán, en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para este, si no se trata de averías gruesas en el caso en que proceda declararlas.

ART. 5. El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le correspondan con arreglo al presente Convenio, siempre que dichos abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador.

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

ART. 6. No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, Capitán o Agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos, estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exenciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencia de sus comisionados o Agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo tratado se inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.

Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

No obstante, se conviene en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte deba hacerse son de tal naturaleza que justifican un Convenio especial.

ART. 7. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un conocimiento estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador

o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan por mar.

ART. 8. Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier Ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

ART. 9. Las unidades monetarias de que se trata en el presente Convenio se entienden en valor oro.

Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se usa como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas de su sistema monetario las cantidades indicadas en libras esterlinas en el presente Convenio.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en moneda nacional, según el curso del cambio, el día de la llegada del buque al puerto de descarga de la mercancía de que se trata.

ART. 10. Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados contratantes.

ART. 11. A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a contar desde el día de la firma, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestos a ratificarlo para decidir si procede ponerlo en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije, de común acuerdo, entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada por los Representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga, acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá inmediatamente por la vía diplomática a los Estados que hayan firmado este Convenio, o que se hayan adherido a él, una copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

ART. 12. Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

ART. 13. Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a algunos o a ninguno de los

dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, podrán adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno u otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar, excluidos en su primitiva declaración. Podrán igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

ART. 14. El presente Convenio producirá efecto respecto de los Estados que participe en el primer depósito de ratificaciones un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que lo ratifiquen posteriormente o que se adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente, conforme al artículo 13, producirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo segundo, y en el artículo 12, párrafo segundo, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

ART. 15. Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, el que remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la recibió.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

ART. 16. Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva Conferencia con objeto de estudiar las mejoras que en el Convenio pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados, por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

PROTOCOLO DE FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, los Plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen insertas en el texto mismo del Convenio, al cual se refiere.

Las Altas Partes contratantes podrán dar efecto a este Convenio, ya dándole fuerza de Ley, ya introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por el Convenio, en una forma apropiada a esta legislación.

Dichas Partes se reservan expresamente el derecho:

1o. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4o., párrafo segundo,

de c) a p), el portador del conocimiento puede establecer la falta personal del porteador o las faltas de sus encargados no incluidas en el párrafo a).

2o. De aplicar, en lo que se refiere al cabotaje nacional, el artículo 6o. a toda clase de mercancías, sin tener en cuenta la restricción consignada en el último párrafo de dicho artículo.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

EL CONTRATO DE REMOLQUE

SEMIARIO: 1. Silencio de la ley. 2. Diferentes clases de remolque: a) Remolque portuario. b) Remolque salvamento. c) Remolque fletamento.

1. La ley no tipifica el contrato de remolque, y sólo hace referencia a él al exigir autorización administrativa para que el servicio se preste, salvo en los casos de salvamento (Art. 93). Y ya hemos señalado que el reglamento de pilotaje en los puertos, que antes hemos transcrito, reglamenta aspectos del remolque en las zonas portuarias.

En el remolque, un buque remolcador agrega a una embarcación remolcada (que puede no ser otro buque) una fuerza externa para conducirla por agua de un lugar a otro.

2. El remolque puede ser de tres clases: remolque portuario, que es el que se presta en las zonas de los puertos; remolque salvamento, cuando se da asistencia a un buque que ha quedado en el mar en situación de peligro; y remolque fletamento, cuando se concluyen aporados sin propulsión propia, como los chalanes, cada uno de los cuales lleva a bordo su propio cargamento y son jalados por un remolcador.

a) *Remolque portuario.* Como ya hemos indicado, en las grandes zonas portuarias o en los canales (como en el Canal de Panamá), los grandes buques no pueden maniobrar y maniobrar por su mismo, y requieren el auxilio de los remolcadores. En esta clase de remolque, el capitán del buque remolcado sigue siendo el principal responsable y director de las maniobras, ya que no declina su autoridad suprema de capitán, ni aun en el caso al que ya hemos hecho referencia, de que el piloto de puerto suba a bordo del buque remolcado a dirigir la maniobra (Art. 22).

b) *El remolque salvamento.* La forma más antigua del remolque ha sido la asistencia en el mar a un buque que ha quedado inutilizado

para navegar.² Este servicio se presta, en una gran proporción de los casos, por buques ordinarios, que no son remolcadores especializados, y que se encuentran en el mar con un buque en dificultades.

Se ha discutido mucho, en la doctrina, la distinción entre asistencia, remolque y salvamento. La asistencia es el género. Se presta asistencia a cualquier buque que se encuentre en peligro, poniéndose en contacto con él y auxiliándolo de cualquier manera para superar el peligro³ (prestándole combustible, orientándolo en lugares de difícil navegación, etc.). Pero si el buque asistente proporciona su propia fuerza para conducir al buque asistido, se estará frente a un remolque. Del salvamento trataremos posteriormente.

Para determinar las responsabilidades derivadas del remolque, habrá que atender a cuál de los dos capitanes asumió la dirección de la maniobra.⁴

c) *Remolque-fletamento.* En este caso, el remolcador tira de instrumentos sin propulsión propia, según ya hemos indicado, y los conduce de un lugar a otro, por vía marítima. El caso típico es el del tren de chalanes.

En el ejemplo de los chalanes remolcados podemos distinguir dos situaciones: I) remolcador y chalanes son del mismo naviero. En este caso, naturalmente, no habrá contrato de remolque sino actividad remolcadora, y si se transportan mercancías de terceros, se tratará de un contrato de fletamento-transporte, en que esos terceros tendrán el carácter de cargadores o fletantes; II) el remolcador pertenece a un naviero y los chalanes remolcados a otro. En este caso, habrá contrato de remolque entre el propietario del remolcador y el de los chalanes, y si se transportaren mercancías de terceros, habrá contrato de fletamento entre esos terceros (cargadores o fletantes) y el naviero que explote los chalanes (fletador).

1. La doctrina italiana, siguiendo la norma del Código de la Navegación, lo llama remolque-manobra. Conf. ARMANDO FIORENTINO, *Il Contratto Navale*, Nápoles, 1959, pág. 235.

2. BONNECASE, *Précis*, pág. 384.

3. Conf. ADRIANO FIORENTINO, *Il Contratto Navale*, Nápoles, 1959, pág. 235.

4. CHAVEAU, *Op. cit.*, pág. 388.

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE REMOLQUE EN AGUAS Y PUERTOS NACIONALES

(Publicado en el "Diario Oficial" de 25 de julio de 1952.)

MICHEL ALEMÁN, *Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:*

Que en uso de la facultad que me conceden los artículos: 89, fracción I, de la Constitución General de la República; 240 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 10., 70. y 14 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, y 50., fracciones XIII y XV, de su Reglamento, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE REMOLQUE EN AGUAS Y PUERTOS NACIONALES

Disposiciones generales

ART. 10. El servicio de remolque en los puertos mexicanos y aguas jurisdiccionales estará a cargo de remolcadores autorizados expresamente por la Secretaría de Marina, de acuerdo con las necesidades que el servicio demande en cada caso, sujetándose a las disposiciones del presente Reglamento.

ART. 20. Habrá remolcadores de tres clases:

1. De servicio público;
2. De servicio particular;
3. De servicios oficiales.

ART. 30. Es facultad de la Secretaría de Marina fijar en cada una de las clases de remolcadores a que se refiere el artículo anterior, la jurisdicción en que deben desempeñar sus servicios, la velocidad de remolque y los tonelajes brutos que se permita remolcar a cada remolcador, atendiendo a las circunstancias que concurren en cada caso. Cuando el remolque se efectúe en el mar, se observará lo previsto en los artículos relativos a la navegación de cabotaje.

REMOLQUE

631

ART. 40. Las concesiones y permisos para el funcionamiento de servicios de remolque quedan sujetos a lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación, en lo que se refiere a su establecimiento, explotación, caducidad o revocación, en todo aquello que les fuere aplicable.

De los remolcadores

ART. 50. Los remolcadores de servicio público que operen en las jurisdicciones respectivas serán de matrícula del puerto correspondiente; sus cascos estarán pintados de negro.

ART. 60. Los remolcadores de que trata el artículo precedente deben satisfacer, además, los siguientes requisitos:

- I. Estarán dotados con bombas y mangueras para desempeñar eficientemente el servicio de contraincendio;
- II. Estarán dotados con chalecos salvavidas y salvavidas anulares en número igual al doble de sus tripulantes.

ART. 70. Los remolcadores de servicio público, cuando no estén en servicio, permanecerán en el fondeadero o atracadero que les señale la Capitanía de Puerto, al cuidado de uno o más tripulantes de guardia, con la obligación de comunicar al capitán de su respectivo remolcador los llamados que reciban o las novedades que noten.

ART. 80. Las concesiones de los remolcadores de servicio público no podrán ser objeto de enajenación, de hipoteca, ni de ningún otro gravamen, sin permiso de la Secretaría de Marina.

DEL SERVICIO PUBLICO DE REMOLQUE

De las empresas

ART. 90. Para el establecimiento de servicios públicos de remolque en aguas y puertos nacionales, será necesario obtener concesión o permiso de la Secretaría de Marina, los cuales solamente podrán ser otorgados a ciudadanos o empresas mexicanos, independientemente de los requisitos de abanderamiento y matrícula.

ART. 10. Si la Secretaría de Marina, por la importancia que reviste el establecimiento de un servicio público de remolque, juzga conveniente el otorgamiento de concesión en lugar de permiso, se observará lo dispuesto en la Ley de Vías Generales de Comunicación. El establecimiento de un nuevo servicio público de remolque quedará sujeto a lo estipulado en la fracción III del artículo 80. de la citada ley, debiendo someter el caso a la consideración de la Comisión Técnica Consultiva a que dicho artículo se refiere.

ART. 11. Para autorizar el número de remolcadores de servicio público que deben operar en cada jurisdicción y acerca de una posible duplicidad de servicio, se tomarán en consideración los datos a que se refiere el artículo 3o. de este Reglamento.

ART. 12. Ningún servicio público de remolque, autorizado por concesión o permiso, podrá ponerse en explotación sin la previa aprobación de las tarifas que normen sus operaciones. Podrán otorgarse permisos especiales para casos de urgencia, pero excepcionalmente y por un solo servicio.

ART. 13. Las empresas de servicio público de remolque sujeto a concesión o permiso, están obligadas a desempeñar con sus remolcadores servicios contra incendios y de salvamento de naufragos y embarcaciones en caso de emergencia. Por estos servicios tendrán derecho a una compensación equivalente a los gastos erogados durante el tiempo empleado en el desempeño de los mismos; excepto en caso de auxilio o salvamento de buques en los que se observarán las prevenciones de la Convención Internacional de Bruselas, promulgada por decreto de 10 de febrero de 1929.

De los tripulantes

ART. 14. Para garantizar la eficacia de los servicios contra incendio y salvamento, que están obligados a efectuar los remolcadores de servicio público, los tripulantes de estos, además de poseer los títulos o certificados de competencia correspondientes a su categoría, deben sujetarse a un examen médico que acredite sus buenas condiciones de salud y aptitud física para desempeñar las labores inherentes al cargo que pretenden desempeñar, de acuerdo con lo previsto por la Ley Federal del Trabajo.

ART. 15. Con el mismo objeto expresado en el artículo anterior, los oficiales de cubierta y contramaestre de los remolcadores de servicio público deberán acreditar, previo examen, que poseen conocimientos sobre las características de las aguas de la jurisdicción en que operen.

ART. 16. El personal de las tripulaciones de los remolcadores de servicio público sujeto a concesión se considerará afecto al servicio oficial de salvamento y contra incendio. Por lo que se refiere a esta característica especial de su condición, obstarán las ordenes que dicten las autoridades de la Marina Mercante Nacional por conducto de las empresas respectivas o de los capitanes de dichos remolcadores, en caso de emergencia.

ART. 17. Los capitanes de los remolcadores de servicio público sujetos a concesión o permiso serán responsables de que los equipos de salvamento y contra incendio se conserven en todo tiempo en perfectas condiciones de servicio.

Del servicio particular de remolque

ART. 18. Los remolcadores autorizados para el servicio particular de remolque solamente podrán ser utilizados en maniobras y operaciones propias de los

buques de la persona o empresa que los posean, si reúnen las condiciones enumeradas en el artículo 3o. de este Reglamento.

ART. 19. Los remolcadores dedicados al servicio particular podrán ser de matrícula del puerto de la jurisdicción en que operen o de cualquiera otra, pero en todo caso, serán de bandera mexicana.

ART. 20. Para la explotación de los remolcadores a que se refiere el artículo anterior, no se requiere concesión ni permiso, bastando el requisito de abanderamiento y matrícula, y los demás previstos en las leyes y reglamentos en materia de marina mercante.

ART. 21. Excepcionalmente los remolcadores dedicados al servicio particular podrán desempeñar servicios para el público. Se cobrarán por ellos las cuotas de las tarifas aprobadas para las empresas del servicio público similar de remolque.

En cada caso, la Capitanía de Puerto otorgará el permiso correspondiente si mediare cualquiera de las circunstancias siguientes:

- a) Que no haya en puerto remolcador de servicio público disponible;
- b) Que habiéndolo, no pueda, por cualquier causa, desempeñar el servicio requerido;
- c) Que los remolcadores de servicio público disponibles no tengan potencia suficiente para las maniobras que sea necesario efectuar;
- d) Cuando las características de los remolcadores de servicio público, no los capaciten para ejecutar el trabajo requerido por las condiciones hidrográficas del lugar.

ART. 22. Los remolcadores autorizados para el servicio particular están obligados a prestar los servicios a que se refiere el artículo 13 de este reglamento con las compensaciones que el mismo señala.

Del servicio oficial de remolque

ART. 23. Los remolcadores de propiedad del Gobierno Federal, o fletados por él, excepto los de guerra, serán considerados afectos al servicio público a cargo del propio Gobierno.

ART. 24. Por excepción y previo permiso de la Secretaría de Marina, los remolcadores a que se refiere el artículo anterior podrán prestar servicio al público; en este caso, serán considerados como remolcadores utilizados para servicio particular, únicamente por lo que se refiere a los trabajos que presten al público.

ART. 25. Para los efectos de este Reglamento, no se consideran servicios públicos oficiales los que el Gobierno preste al público a título oneroso, ni los que se refieran a empresas comerciales directa o indirectamente administradas por el Gobierno.

ART. 26. Los remolcadores del servicio oficial se sujetarán a los reglamentos que dicten las autoridades de quienes dependan, siempre que no estén en contradicción con el presente Reglamento; estando obligados, en todo caso, a cum-

plir con lo que disponen las leyes y reglamentos sobre marina mercante y tráfico marítimo.

ART. 27. En casos de emergencia, los remolcadores de servicio oficial deberán auxiliar los trabajos de salvamento y contraincendio.

De las maniobras

ART. 28. El servicio de remolque comprende las maniobras siguientes:

- I. Remolque de embarcaciones a flote;
- II. Remolque de embarcaciones semihundidas, dragas, diques, balsas, restos de buques o cualquier otro cuerpo flotante o en suspensión;
- III. Auxilio o salvamentos de buques;
- IV. Salvamento de naufragos;
- V. Servicio contraincendio;
- VI. Maniobras de embarcaciones y a los buques o cualquier otro trabajo no especificado en los incisos anteriores.

ART. 29. Los cobros para las maniobras especificadas en los incisos I y II del artículo anterior se sujetarán a las cuotas que fijen las tarifas aprobadas. Las maniobras de auxilio y salvamento a que se refiere el inciso III del mismo se regirán por lo prevenido en la Convención Internacional celebrada en Bruselas, Bélgica, el 23 de septiembre de 1910, promulgada por decreto de 16 de febrero de 1929. Las maniobras comprendidas en los incisos IV y V del citado precepto legal, tienen carácter de servicio público y quedarán compensadas de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 13 y 21 de este Reglamento. Las que se mencionan en el inciso VI se sujetarán a cuotas convencionales, lo mismo que todos aquellos trabajos para los cuales no exista tarifa aprobada.

ART. 30. En la ejecución de las maniobras de los remolcadores, además de observarse lo dispuesto en el artículo anterior, deberá tenerse presente lo estipulado en los contratos que las empresas celebren con los usuarios del servicio.

ART. 31. Los contratos para servicios de los remolcadores no podrán contener cláusulas que contravengan disposiciones de orden público. En ellos se tendrá presente que los tripulantes del remolcador se consideran como servidores de las embarcaciones remolcadas.

ART. 32. Los servicios de remolque que se desempeñen dentro de los límites de los puertos fijados por la Secretaría de Marina, tendrán el carácter de servicios interiores; los que se efectúen una vez rebasado el límite marítimo, son servicios de remolque de mar, y los que se desempeñen pasado el límite fluvial estarán sujetos a cuotas especiales de tarifa.

ART. 33. En un mismo puerto podrán operar remolcadores autorizados para una sola o para ambas jurisdicciones que señala el artículo precedente. Los que efectúen maniobras dentro de los límites de los puertos, no necesitan permiso de las Capitanías de Puerto para sus movimientos dentro de dichos límites, ni para los señalados para la prestación del servicio de pilotaje; y los que desem-

peñen servicios de mar, deberán recabar el permiso correspondiente. En casos urgentes de salvamento, el permiso de salida podrá ser verbal.

ART. 34. La Secretaría de Marina fijará los lugares en que es obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de atraque, desatraque, enmienda de fondeo y ciaboga de los buques que tengan un arqueo mayor de dos mil quinientas toneladas brutas, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 240 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. En todo caso será obligatorio el uso del remolcador para las embarcaciones de cualquier tonelaje que conduzcan explosivos y para las que tengan algún desperfecto que les impida gobernar.

ART. 35. Cuando las maniobras especificadas en el artículo anterior deban ser efectuadas por remolcador de servicio público, se observará un turno riguroso para prestar el servicio, atendiendo la hora en que éste fue solicitado, salvo casos urgentes a juicio de la Capitanía de Puerto o cuando se trate de buques de pasajeros sujetos a itinerarios fijos aprobados por la Secretaría de Marina. Esta clase de servicios debe ser solicitada con tres horas de anticipación como mínimo.

ART. 36. Tratándose de la entrada de buques que no tengan consignatarios en el puerto, ni dispongan de otros medios para comunicarse con el mismo, se solicitará el servicio en la forma prevista en el Código Internacional de Señales. El vigía del puerto está obligado a dar aviso a la Capitanía de Puerto, tan pronto como observe las señales expresadas.

ART. 37. Las maniobras de que trata el artículo 36 tienen preferencia sobre las especificadas en el artículo 28, excepto las comprendidas en sus incisos III, IV y V.

ART. 38. La Secretaría de Marina dictará en relación con este reglamento, las medidas, disposiciones o acuerdos que las necesidades del servicio demanden en cada caso, para la eficaz aplicación de este Reglamento.

SANCIONES.

ART. 39. La infracción de lo dispuesto en el artículo 30., se sancionará con multa de \$ 100.00 a \$ 1,000.00 (según las circunstancias que en cada caso concurren).

ART. 40. Los armadores de remolcadores de servicio público que dejaren de observar alguno de los requisitos previstos en los artículos 14 y 15, serán multados con la cantidad de \$ 500.00 en cada caso; y además quedan obligados a reemplazar a los tripulantes contratados irregularmente, siendo responsables de las prestaciones que a éstos correspondan.

ART. 41. Los tripulantes de los remolcadores de servicio público, que infrinjan en forma alguna lo dispuesto en el artículo 46, serán multados hasta con una cantidad igual a siete días de sueldo, de acuerdo con la importancia de su falta y siempre que ésta no hubiere ocasionado daños personales o materiales a terceros, pues si concurrieren estas circunstancias, serán consignados al Ministerio Público Federal.

ART. 42. Los capitanes de los remolcadores de servicio público que no hagan

que las embarcaciones a su mando se conserven en los términos del artículo 17, serán sancionados con multa de \$ 1,000.00.

ART. 43. Los consignatarios de embarcaciones y los capitanes de ésta, son responsables de la falta de cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 34, cuya infracción será sancionada con multa de \$ 500.00 a \$ 2,000.00.

ART. 44. Las empresas de servicio público de remolque que no cumplan con lo prevenido en el artículo 35, sufrán una multa de \$ 1,000.00, salvo causa debidamente justificada.

ART. 45. Se autoriza a las Capitanías de Puerto para imponer a los infractores de este Reglamento las sanciones correspondientes, en la vía administrativa, levantando el acta respectiva y señalando un plazo de quince días a los mismos, para que, en caso de inconformidad, comparezcan a la Secretaría de Marina, para la revisión y resolución del caso, dándoles la oportunidad de defensa.

TRANSPORTOS

ART. 10. Se consideran empresas de servicio de remolque aquellas que, al publicarse el presente Reglamento, posean remolcadores en los puertos nacionales y efectúen servicios sujetos a tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones. Estas circunstancias deberán estimarse para considerar como otorgado el permiso a que se refiere el mismo Reglamento.

ART. 20. Las empresas de que trata el artículo anterior tienen derecho de preferencia para que se les otorgue concesión o permiso. Para el efecto, deberán elevar la correspondiente solicitud a la Secretaría de Marina.

ART. 30. La Secretaría de Marina tomará todo lo necesario para que, a la brevedad posible, se establezcan en los puertos de la República, zonas con destino a los servicios públicos de remolque a que se refiere el presente Reglamento, haciendo las declaraciones pertinentes en términos del artículo 38 del mismo.

ART. 40. Este Reglamento entrará en vigor tres días después de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de junio de mil novecientos cincuenta y dos. *Miguel Alemán* (Rubrica) El Secretario de Marina, *Rafael López Sánchez* (Rubrica).

CAPITULO V

LAS COMPRA-VENTAS MARITIMAS

SUMARIO: 1. Concepto. Las compra-ventas marítimas en la práctica antigua. Su evolución. 2. Las modalidades marítimas de la compra-venta: a) compra-venta CSF, CIF, o CAF; b) compra-venta LAB o FOB; c) compra-venta FAS; d) compra-venta CF.

1. En estricto rigor técnico no deberíamos hablar de compra-ventas marítimas, ya que, como lo ha demostrado Bonnecase,¹ no se trata de una institución distinta a la compra-venta civil o mercantil, sino de una compra-venta que, por su conexión con el teatro del mar, adquiere modalidades específicas. Nuestra ley es correcta cuando, apartándose de la nomenclatura doctrinalmente establecida, no habla de compra-ventas marítimas, sino de "modalidades marítimas de la compra-venta".

Las modalidades provienen de la conexión de una compra-venta con el mar, según ya hemos indicado. Y en la práctica antigua, esta conexión era muy remota, porque los antiguos navieros eran a la vez cargadores que llevaban a ultramar su propia mercancía para ofrecerla en venta en el puerto de llegada. Por eso, en ocasiones del arribo de naves que venían de tierras lejanas (como la famosa nao de China), se celebraban grandes ferias donde se ponía a la venta la mercancía marinera y los armadores compraban mercancía local para cargar su barco para el viaje de regreso.

Como salta a la vista, la compra-venta de que las mercancías mencionadas eran objeto, tenían una relación muy remota y meramente económica con el transporte marítimo.

Conforme el naviero se fue especializando como transportador de cargas ajenas, las compra-ventas de las mercancías transportadas se fueron relacionando con el contrato de transporte. Y aparece, así la venta sobre navío designado, que es una venta en la cual el vendedor se obligaba a embarcar las cosas vendidas en determinada nave y en determinado plazo.

¹ BONNECASE. *Précis*, pág. 532 y sig.

A veces, surgía también la obligación de embarcar en puerto determinado, con o sin señalamiento de nave. Surgió después la venta para desembarque, en la cual el vendedor se obligaba a entregar las mercancías en el puerto en que deberían ser desembarcadas.

La negociación sobre las mercancías embarcadas fue dando al conocimiento su categoría de título representativo, de que antes nos ocupamos. Pero faltaba seguridad en las operaciones sobre las mercancías transportadas, y la práctica y la jurisprudencia inglesa fueron elaborando nuevas instituciones, que culminaron con los tipos de ventas marítimas actualmente practicadas en todo el mundo.² Las actuales formas de compra-venta comercial son una aportación del Derecho Marítimo inglés al Derecho y al Comercio internacionales.

2. Estas compra-ventas con especiales modalidades marítimas son, principalmente, la compra-venta CSF, CIF o CAF, la compra-venta FOB o LAB, la compra-venta FAS y la compra-venta CF. Explicaremos el significado de estas siglas.

La primera, es la sigla española (CSF); la segunda (CIF) es la sigla inglesa, y la tercera (CAF), la francesa. Las tres se han formado con las iniciales de las palabras *costo, seguro y flete*, en sus respectivos idiomas. Aunque nuestra ley asienta la sigla española, en la práctica la sigla generalmente usada es la inglesa CIF (de *Cost, Insurance, Freight*), que podemos considerar castellanizada en nuestra jerga mercantil y marítima.

La Cámara Internacional de Comercio realizó una meritoria labor de compilación de usos para tratar de unificar internacionalmente las normas sobre estas compra-ventas y sobre su complemento el crédito documentario, de que después nos ocuparemos. Esta labor culminó con las Reglas de Viena, o Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios, cuya última revisión es de 1962, pasando por las Reglas de Varsovia y Oxford sobre compra-ventas de mercancías, con la Ley Uniforme de La Haya sobre compra-venta de bienes muebles corporales, de 1967. Estas normas pueden considerarse incorporadas a nuestro ordenamiento positivo, aunque México no firmó la Convención de La Haya ni se ha adherido a ella, porque el artículo 131 de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, en su artículo 130, ordena que en materia de créditos documentarios se apliquen los usos internacionales.

Señalaremos (y esto vale para todas las modalidades marítimas de la compra-venta), que elaboradas estas instituciones en el Derecho Marítimo,

se extienden ahora al Derecho Mercantil en general, esto es, se aplican a las compra-ventas relacionadas con cualquier clase de transporte.

Las discusiones sobre formas de cumplimiento, sobre naturaleza jurídica de las compraventas, sobre traslado de los riesgos de las mercancías y sobre consecuencias de los incumplimientos, han sido tratadas y resueltas por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, con técnica que consideramos adecuada.

Todas estas compra-ventas se realizan sobre documentos, por lo que, incluso, se ha discutido si se trata de compra-venta de mercancías o de compra-ventas de documentos (títulos representativos de las mercancías).³ La Ley, siguiendo la mejor doctrina, considera que se trata de ventas sobre documentos, es decir, de ventas de mercancías, que se ejecutan a través de documentos representativos de las mismas. "En las ventas sobre documentos el vendedor cumplirá su obligación de entrega de la cosa, remitiendo al comprador en la forma pactada o usual, los títulos representativos de ella y los demás documentos indicados en el contrato o establecidos por los usos" (Art. 210). El comprador, agrega el artículo 211, estará obligado a pagar contra la entrega de los documentos, pero quedarán a salvo sus acciones para reclamar si la calidad o el estado de las cosas no correspondieren a lo contratado. Y en cuanto a los riesgos, el artículo 212 los considera trasladados del vendedor al comprador en el momento en que el primero haya hecho entrega de las mercancías al transportador; pero si la venta se hubiere realizado estando las mercancías en ruta y el vendedor supiere de algún riesgo ya realizado, serán a su cargo las consecuencias de ese riesgo.

a) *La compra-venta CIF.* En la compra-venta CIF (usaremos sólo la sigla inglesa, que, como hemos indicado, es ya de uso general), el precio de la venta se forma con el costo de la mercancía (costo), más el premio del seguro (insurance), más el flete pagado hasta el lugar de destino o lugar CIF (freight).

El mecanismo sería el siguiente: un importador mexicano de perfumes solicita cablegráficamente cotización al exportador parisino, CIF Veracruz. El exportador contesta dando lacónicamente una cantidad, en la que estarán comprendidos el costo de la mercancía, el importe del seguro y el importe del flete pagado hasta Veracruz (lugar CIF). Al aceptarse la cotización, la venta se habrá formalizado y el vendedor estará obligado a entregar la mercancía, con toda su documentación legal, a un transportador con quien deberá contratar el transporte hasta Veracruz, cuyo flete deberá pagar el vendedor, que también deberá contratar y pagar el seguro. Dice el artículo 216: "En la compra-venta *costo, seguro, flete* (CSF, CIF o CAF) el pre-

² Sobre la labor de la jurisprudencia inglesa en la elaboración de la compra-venta CIF, véase DAVID M. SASSOON, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, En la colección *British Shipping Laws*, tomo 3, Londres, 1958.

³ FRANCISCO J. GARO, *Las compra-ventas Comerciales y Marítimas*, Buenos Aires, 1954.

cio comprenderá el valor de la cosa, más el importe de las primas del seguro y el importe de los fletes hasta el lugar convenido para que la mercancía sea recibida por el comprador".

El vendedor estará obligado, consecuentemente, a contratar el transporte y pagar los fletes, y a obtener el respectivo conocimiento de embarque. Asimismo, repetimos, estará obligado a contratar el seguro y pagar las primas. A falta de convenio, el seguro deberá cubrir los riesgos usuales (Art. 217).

La obligación de entrega del vendedor se cumplirá entregando los documentos que amparen la mercancía, según antes se indicó. Ya veremos, al estudiar el crédito documentario, cuáles son los documentos usuales en el comercio internacional.

Los riesgos de las mercancías serán por cuenta del vendedor hasta el momento de la entrega que éste haga al transportador, y "desde ese momento deberá iniciarse la vigencia del seguro". (Art. 218)

Se ha discutido sobre el alcance del incumplimiento por parte del vendedor. El incumplimiento puede ser esencial o no esencial. Si el vendedor no entregare las mercancías al transportador, se tratará de un incumplimiento esencial, que dará motivo para la rescisión del contrato y el correspondiente pago de daños y perjuicios. Si no contratase el seguro en los términos usuales o convenidos, se tratará de un incumplimiento no esencial, que no dará motivo para la rescisión del contrato, y será responsable ante el comprador "como hubiere respondido el asegurador". Naturalmente, esa responsabilidad no convierte al vendedor incumplido en asegurador, y "el comprador podrá contratar directamente el seguro y, aunque no lo contratase tendrá derecho a deducir el importe de la prima del precio de la compra, o a exigir su devolución". (Art. 219.) Creemos que la misma solución por aplicación analógica, deberá darse si el vendedor contrató el transporte, pero no pagó el flete, si la mercancía llega al lugar convenido para ser recibida por el comprador.

"El comprador que reciba las cosas empacadas o embaladas, dice el artículo 221, podrá reclamar los defectos de cantidad o calidad de las mercancías, o sus vicios, dentro de los ocho días siguientes al de su recepción".

b) *Compra-venta LAB o FOB.* En la compra-venta *LAB* (libre a bordo) o *FOB* (free on board), el precio comprenderá "todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de la entrega de las mercancías a bordo del buque. (Art. 211.) En ese momento se considerará cumplida la obligación de entrega al vendedor, y la propiedad y los riesgos de las mercancías pasarán al comprador. (Art. 213.)

La *CIF* y la *LAB* o *FOB* (en caso de esta última sí es usual la sigla *LAB* en los países de habla española), son los dos tipos fundamentales de compra-ventas marítimas. Los que estudiaremos a continuación son meras variantes.

Si el vendedor es de un país de gran marina, procurará comprar *LAB*, para transportar en buques nacionales, y vender *CIF*, también para transportar en sus buques. Es el caso de Inglaterra: los ingleses compran *FOB* (transportan y aseguran en empresas nacionales) y venden *CIF*.

c) *Compra-venta FAS.* En la compra-venta *FAS* (free alongside the Ship) el régimen será igual que en la compra-venta *LAB*, con la única diferencia de que la mercancía deberá entregarse al costado del buque. (Art. 215.)

d) *Compra-venta CF.* La compra-venta *CF* (costo-flete) se regirá por las disposiciones de la venta *CIF*, con excepción de las relativas al seguro. (Art. 220.)

EL CREDITO MARITIMO

SUMARIO: 1. Notión jurídica de crédito. Importancia del crédito naval. La actitud del Estado. 2. El préstamo a la gruesa. 3. El crédito documentario. 4. Los privilegios marítimos: a) Privilegios generales sobre la fortuna de mar. b) La hipoteca marítima. La cédula hipotecaria naval.

1. El comercio marítimo ha sufrido la incomprensión de nuestros profesionales del crédito, tal vez como resultado de cómo, según hemos indicado, México volvió la espalda a los problemas del mar. La banca, y aún la oficial, considera peligroso intervenir en el crédito marítimo, por ser los barcos móviles y susceptibles de hundimiento. Ha dominado la idea del peligro, y no se ha considerado que la garantía del barco es tan segura garantía como la inmobiliaria y, si se quiere, más segura aún, por la aplicación del seguro marítimo.

Fue hasta el período del presidente Ruiz Cortínez que se proclamó un movimiento nacional de "marcha hacia el mar", y se giraron instrucciones al Banco de México para que se autorizara a los bancos a operar en el crédito marítimo. Pero a pesar de la autorización, los bancos privados se han manifestado remisos.

La notión jurídica de crédito rebasa la notión vulgar que ve en el fenómeno del crédito el elemento esencial de la confianza. En el plano estrictamente jurídico, la confianza no es elemento determinante del crédito. Habrá negocio de crédito, jurídicamente, cuando el acreditante traslade al acreditado un valor económico y el acreditado aplase la contraprestación que le corresponda.¹

Como el desarrollo de la marina y del tráfico marítimo han sido considerados siempre de interés público, en el campo comparatista podemos ver cómo los Estados intervienen para auxiliar a las empresas navales, crean instituciones especializadas en el crédito marítimo y aún otorgan subven-

ciones importantes. Ejemplo de esa tendencia es la legislación española.² Entre nosotros rige la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, que ha producido poca eficacia práctica.

El fomento de nuestra marina está requiriendo de un sistema de crédito especializado, que opere ágil y efectivamente.

2. EL PRÉSTAMO A LA GRUESA. En el Código de Hamurabi (2,500 a. C.), se reglamentó el contrato de crédito conocido como préstamo a la gruesa.³ Entre los griegos se utilizó un préstamo que no era recuperable por el mutuante si no llegaba la mercancía a feliz arribo. Del derecho peregrino griego pasa a los romanos, que lo llamaron *foenus nauticum*.⁴ La Ordenanza de Luis XIV lo recoge del Derecho Romano, y bajo el nombre de préstamo a la gruesa, llega a nuestro Código de Comercio. La expresión *préstamo a la gruesa* es abreviación de *préstamo a la gruesa aventura*, porque la acción para la devolución de lo prestado dependía de la feliz conclusión de la aventura marítima. Valin, el famoso comentador de la Ordenanza de la Marina, lo define en la siguiente forma: "El préstamo a la gruesa aventura es un contrato por el cual el prestamista, en consideración a que perderá la suma prestada si la cosa sobre la cual él hizo el préstamo perece por caso fortuito, es autorizado a estipular un interés o provecho extraordinario, para el caso en que la cosa arribe a buen puerto".⁵

El préstamo a la gruesa podía recaer sobre el buque o sobre la mercancía transportada.

En el fondo se trataba de un contrato de asociación, en que prestamista y prestatario compartían los riesgos y la utilidad de la aventura. Por eso se le considera como antecedente del seguro.⁶

La institución vace muerta en las leyes que aún la reglamentan, porque la práctica la ha abandonado y tiene la categoría de un fósil jurídico.⁶ Por ello, no aparece reglamentada en nuestra Ley.

3. EL CRÉDITO DOCUMENTARIO. Como ya hemos indicado, el crédito documentario es un apéndice de las compra-ventas sobre documentos, y gracias al prodigioso instrumento que es el crédito documentario ha sido posible el desenvolvimiento actual del intercambio internacional de mercancías.⁷

² Puede consultarse en OGEA PORTA Y RAISEVRO. *La Marina y el Crédito Naval*, pag. 381 y sig.

³ CONF. VICTOR DOREN. *A Handbook to Marine Insurance*. Londres, 1964, pag. 4. Se permitía en el Código de Hamurabi, un interés hasta del 20 por ciento.

⁴ CONF. ENDEMANN. *Op. cit.*, pag. 215 y sig.

⁵ Citado por BONNECASE. *Précis*, pag. 293.

⁶ CONF. RIPPERT. *Op. cit.* Tomo II.

⁷ Véase CERVANTES AHUMADA. RAÚL. *Titulos y Operaciones de Crédito*. 6a edición. México, 1969, pag. 270 y sig., y la bibliografía que en dicha obra se indica.

¹ Véase CERVANTES AHUMADA. *Titulos y Operaciones de Crédito*, 6a. ed., 1969, pag. 209 y sig.

Los presuntos vendedores y compradores se ponen de acuerdo y conciertan una operación de compra-venta combinada con transporte; pero si entre ellos no se concede crédito, ni el comprador envía el dinero por adelantado, ni el vendedor embarca la mercancía sin que le asegure el pago. Surge entonces el banco como intermediario en el proceso del pago. Abre un crédito al comprador-acreditado, en los términos que se convengan, y dirige al vendedor (beneficiario), un documento llamado "cuenta de crédito" por la que se obliga a pagar al vendedor el importe de la operación, en los términos convenidos.

Este sería el crédito documentario simple, y sería confirmado si interviene un segundo banco, generalmente de la plaza del vendedor, que por cuenta del primer banco comunicase al vendedor la apertura del crédito y se obligase a pagar por cuenta del primer banco.

La obligación del banco acreditante frente al vendedor es directa y no se verá afectada por las relaciones existentes entre comprador-acreditado y el banco-acreditante.

El banco responderá de la regularidad externa de los documentos que amparen las mercancías, y de que dichos documentos sean los descritos en las instrucciones que el acreditado habrá dado al banco.

Como también indicamos ya, las Reglas de Viena que regulan el crédito documentario y que se insertarán en el apéndice, son aplicables entre nosotros por el reenvío que a los usos internacionales hace el artículo 113 de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares.

4. *Los privilegios marítimos.* Se entiende por privilegio marítimo un derecho real de garantía sobre el buque y sus accesorios, para que el crédito garantizado se pague con preferencia exclusiva en relación a otros créditos no privilegiados o de inferior graduación.

En la doctrina se ha disputado largamente sobre la naturaleza y alcance de los privilegios marítimos, y tratando de unificar las reglas correspondientes, se suscribió en Bruselas, el 10 de abril de 1926, un "Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas". Nuestro país suscribió el convenio; pero no lo ha ratificado.

El título del convenio es inadecuado, pues se habla de *privilegios e hipotecas marítimas*, y la hipoteca es una especie de privilegio. El Código italiano de la navegación repite el error del convenio, al hablar "de los privilegios y de la hipoteca"; pero nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo habla ya, correctamente, "De los privilegios marítimos", entre los cuales incluye a la hipoteca.

a) *Privilegios generales sobre la fortuna de mar.* Serán créditos privilegiados, por su orden, según disposición del artículo 116 de la Ley:

"I. Los créditos derivados de relaciones laborales". La preferencia a favor de estos créditos está establecida por el artículo 123 constitucional, y su inclusión en la ley no implica sustracción del problema al fuero laboral. Para determinar la procedencia y cuantía de estos créditos, así como para exigir su cobro, serán competentes los Tribunales del Trabajo.

"II. Los créditos a favor del fisco (se trata del federal) relativos al buque o a su navegación". Este texto excluye la preferencia, sobre la fortuna de mar, de créditos fiscales contra el naviero no relacionados con el buque o con la navegación que con él se practique.

"III. Los gastos de asistencia y salvamento". Este privilegio es justo, pues el buque se habrá salvado en interés de los propietarios. Por ello, justo sería que los gastos de salvamento fuesen preferentes aun a los créditos laborales y fiscales.

"IV. La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes". En el fondo, esto también es salvamento, y debería ser preferente a otros créditos. (En el sentido indicado, éste y el anterior crédito aparecen graduados en el Convenio de Bruselas).

"V. Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos".

"VI. Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje". Este crédito ocupa, indebidamente a nuestro parecer, el mismo lugar que en el Convenio de Bruselas. Los créditos de esta naturaleza son iguales a los de salvamento y los de averías, por ser aplicados al interés de los otros acreedores, ya que sin la Conservación del buque los privilegios desaparecerían.

"VII. La hipoteca y prendas debidamente registradas".

"VIII. Las primas del seguro".

Los créditos del último viaje serán preferentes a los que provengan de viajes anteriores. (Art. 117).

Los privilegios serán exigibles ante la autoridad competente del puerto de matrícula del buque de que se trate. (Art. 120).

b) *La hipoteca naval.* Se discutió si el buque, siendo mueble, podía ser hipotecado. La ley francesa sobre hipotecas marítimas, de 1851, resolvió la cuestión. Nuestro Código de Comercio la admitía, dejando su reglamentación de fondo a la supletoriedad de la ley civil.

La Ley de Navegación exige que la hipoteca conste en escritura pública y que se anote en la matrícula del buque. (Art. 120). Debe entenderse que la anotación debe hacerse en el Registro donde se haya inscrito la matrícula.

Contiene la ley la novedad de que la hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias, que se crearán con la intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación de la Comisión Nacional Bancaria. (Art. 122). Se quiso equiparar la cédula hipotecaria naval a la cédula hipo-

tecaría inmobiliaria y facilitar por este medio la intervención de la banca privada en el crédito naval; pero, según las noticias que hemos recabado, los bancos hipotecarios se han abstenido de usar tan útil institución.

En los casos de naufragios o averías el privilegio hipotecario se extenderá sobre las indemnizaciones correspondientes. Asimismo se considerará extendida la hipoteca a los créditos derivados de gastos de salvamento y a las indemnizaciones por seguros. (Art. 123).

La hipoteca no se considerará extendida al flete, salvo que la extensión sea convenida. (Art. 124). Esto, porque se supone que los fletes son el producto que permite que el buque prosiga su navegación.

Se extenderá la hipoteca a la última anualidad de intereses. (Art. 125).

La acción hipotecaria tiene una prescripción de tres años, que se comenzarán a contar a partir del vencimiento del crédito garantizado. (Art. 126).

Resolviendo una vieja discusión doctrinal, nuestra ley determina que el buque en construcción podía ser hipotecado. (Art. 104).

APENDICE I AL CAP. VI, SEC. CUARTA

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LOS PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS, FIRMADO EN BRUSELAS EL 10 DE ABRIL DE 1926

ART. 10. Las hipotecas, mortgages y prendas sobre buques constituidas regularmente según las Leyes del Estado contratante a que el buque pertenece e inscritas en un Registro Público, ya de la jurisdicción del puerto de registro, ya de una Oficina central, serán consideradas como válidas y respetadas en todos los demás países contratantes.

ART. 20. Tienen el carácter de privilegiados sobre el buque, sobre el flete durante el cual ha nacido el crédito privilegiado y sobre accesorios del buque y del flete adquiridos después de comenzado el viaje:

1. Las costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los acreedores para la conservación del buque o para conseguir su venta y la distribución del precio; los derechos de tonelaje de faro o de puerto, y de los demás derechos e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de pilotaje, los gastos de custodia y conservación desde la entrada del buque en el último puerto.

2. Los créditos resultantes del contrato de servicio del Capitán, de la tripulación y de otras personas al servicio de a bordo.

3. Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas.

4. Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación, así como por los daños causados en las obras de los puertos, docks y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a las tripulaciones; las indemnizaciones por pérdidas o averías de la carga o de los equipajes.

5. Los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el Capitán fuera del puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación del buque o para la continuación del viaje, sin distinguir si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario del buque y si el crédito es suyo o de los proveedores, reparadores, prestamistas y otros contratantes.

ART. 30. Las hipotecas, mortgages y prendas sobre buques, previstas en el

artículo 10., ocupan el lugar inmediato después de los créditos privilegiados enumerados en el artículo anterior.

Las Leyes nacionales pueden conceder el carácter de privilegiados a otros créditos que no sean los previstos en dicho artículo, pero sin modificar el lugar señalado a los créditos garantizados por hipotecas, mortgages y prendas, y a los privilegiados que gozan de preferencia sobre fletes.

ART. 40. Se entiende por accesorios del buque y del flete, señalados en el artículo 20.:

1. Las indemnizaciones debidas al propietario por razón de daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o por pérdidas del flete.

2. Las indemnizaciones debidas al propietario por averías gruesas, en tanto que éstas consistan en daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o en pérdidas del flete.

3. Las remuneraciones debidas al propietario por asistencia prestada o salvamento efectuado hasta el fin del viaje, deducción hecha de las cantidades abonadas al Capitán y a las demás personas al servicio del buque.

El precio del puerto y, eventualmente, las cantidades debidas, en virtud del artículo 10., del Convenio, para la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, quedan asimilados al flete.

No se considerarán como accesorios del buque o del flete las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contratos de seguro, ni las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

No obstante lo consignado en el artículo 20., párrafo primero, el privilegio establecido a favor de las personas al servicio del buque se extiende al conjunto de los fletes debidos por todos los viajes efectuados durante la vigencia del mismo contrato de enrolamiento.

ART. 50. Los créditos referentes a un mismo viaje tienen el carácter de privilegiados en el mismo orden en que figuran en el artículo 20. Los créditos incluidos en cada uno de los números concurren con igual derecho y a prorrata en caso de insuficiencia del precio.

Los créditos incluidos en los números 1 y 2, en cada una de estas categorías, se pagan preferentemente en el orden inverso de la fecha en que se han originado.

Los créditos referentes a un mismo mes concurren de la misma fecha.

ART. 60. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes anteriores.

Sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único de enrolamiento para diversos viajes concurren todos en el mismo grado con los créditos del último viaje.

ART. 70. Para la distribución del precio de la venta de los objetos a que afecta el privilegio, los acreedores privilegiados tienen la facultad de reclamar el importe íntegro de sus créditos, sin deducción alguna por razón de las reglas sobre la limitación, pero sin que ello implique que los créditos puedan ser superiores a la cantidad debida en virtud de dichas reglas.

ART. 80. Los créditos privilegiados siguen al buque, aunque cambie de dueño.

ART. 90. Los privilegios se extinguen, fuera de los demás casos previstos por las Leyes nacionales, a la expiración del plazo de un año, sin que para los créditos por suministros, a que se refiere el número 5 del artículo 20., el plazo pueda exceder de seis meses.

Respecto de los privilegios que garantizan las remuneraciones de asistencia y de salvamento, el plazo empezará a contarse a partir del día en que las operaciones han terminado; respecto del privilegio que garantiza las indemnizaciones del abordaje y otros accidentes, y por lesiones corporales, desde el día en que el daño se ha causado; respecto del privilegio por las pérdidas o averías del cargamento o de los equipajes, desde el día de la entrega del cargamento o de los equipajes, o de la fecha en que hubiesen debido ser entregados; respecto de las reparaciones y suministros y demás casos señalados en el número 5 del artículo 20., a partir del día del nacimiento del crédito. En todos los demás casos, el plazo corre desde que el crédito es exigible.

La facultad de solicitar anticipos o abonos a cuenta no producirá el efecto de hacer exigibles los créditos de las personas enroladas a bordo, incluidos en el número 2 del artículo 20.

Entre los casos de extinción señalados por las Leyes nacionales, la venta no extinguirá los privilegios, a no ser que se realice con las formalidades de publicidad determinadas por las Leyes nacionales. Estas formalidades comprenderán un aviso previo, dado en la forma y plazos fijados por dichas Leyes, a la Administración encargada de llevar los registros previstos en el artículo 10., del presente Convenio.

Las causas de interrupción de los plazos indicados se determinan por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de admitir en su legislación, como prórroga del plazo anteriormente señalado, el hecho de que el buque gravado no haya podido ser embargado en las aguas territoriales del Estado en que el demandante tiene su domicilio o su establecimiento principal, sin que este plazo pueda exceder de tres años después de la fecha del crédito.

ART. 10. El privilegio sobre el flete puede ejercitarse tanto si el flete está aún debido como si el importe del flete está todavía en poder del Capitán o del Agente del propietario. Lo mismo sucede respecto del privilegio sobre los accesorios.

ART. 11. Salvo lo que se previene en el presente Convenio, los privilegios establecidos por las disposiciones que preceden no están sometidos a formalidad alguna ni a ninguna condición especial de prueba.

Esta disposición no atenta al derecho de cada Estado de mantener en su legislación las disposiciones que exijan al Capitán el cumplimiento de formalidades especiales, sea para ciertos préstamos sobre el buque, sea para la venta del cargamento.

ART. 12. Las Leyes nacionales deben determinar la naturaleza y la forma de los documentos que debe haber a bordo del buque, y en los que ha de hacerse mención de las hipotecas, mortgages y prendas mencionadas en el artículo 10., sin que, no obstante, el acreedor que ha requerido esta mención en las formas

previstas pueda ser responsable de las omisiones, errores o retrasos en la inscripción sobre estos documentos.

ART. 13. Las disposiciones que preceden son aplicables a los buques explotados por un armador no propietario o por un fletador principal, salvo cuando el propietario se encuentra desposeído por un acto ilícito y cuando, además, el armador no lo sea de buena fe.

ART. 14. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante cuando el buque gravado pertenezca a un Estado contratante, así como en los demás casos previstos por las Leyes nacionales.

Sin embargo, el principio formulado en el párrafo precedente no atenta al derecho de los Estados contratantes a no aplicar las disposiciones del presente Convenio en favor de los que pertenezcan a un Estado no contratante.

ART. 15. El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra y a los buques del Estado afectos exclusivamente a un servicio público.

ART. 16. Las disposiciones anteriores dejan a salvo la competencia de los Tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución organizadas por las Leyes nacionales.

ART. 17. A la terminación del plazo de dos años lo más tarde, a contar desde el día de la firma del Convenio, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarlo, para decidir si procede ponerlo en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada por los Representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Asuntos Exteriores de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga, acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá inmediatamente, por la vía diplomática, a los Estados que hayan firmado este Convenio o que se hayan adherido a él, copia certificada, conforme, del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

ART. 18. Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los Archivos del citado Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en la que recibió la notificación.

ART. 19. Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a alguno o a ninguno de sus

dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, podrá adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno u otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar, excluidos en su declaración original. Podrá igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

ART. 20. Respecto de los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificación, el presente Convenio producirá efectos un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que lo ratifiquen posteriormente o que se adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente, y según el artículo 19, producirá efectos seis meses después de haber sido recibidas por el Gobierno belga las notificaciones previstas en el artículo 17, párrafo segundo, y en el artículo 18, párrafo segundo.

ART. 21. Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, se notificará por escrito al Gobierno belga, el cual remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

ART. 22. Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva Conferencia con objeto de estudiar las mejoras que en él pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

PROTOCOLO DE FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, los Plenipotenciarios que suscriben han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen insertas en el texto mismo del Convenio a que se refiere.

1. Se entiende que la legislación de cada Estado queda en libertad:

1. De establecer entre los créditos incluidos en el número 1 del artículo 2o, un orden determinado, inspirado en la defensa de los intereses del Tesoro.

2. De conceder a las Administraciones de los puertos, docks, faros y vías navegables que han hecho extraer los restos de un naufragio u otros objetos que dificultan la navegación, o que son acreedores por derechos de puerto o por los daños causados por la falta de un buque, el derecho, en caso de faltas de pago, de retener el buque, los restos del naufragio u otros objetos, de venderlos y de indemnizarse por el precio de la venta, con preferencia a otros acreedores; y

3. De regular el orden de los acreedores por daños causados a las obras de los puertos, de manera distinta a la consignada en el artículo 50. y en el artículo 50.

II. Quedan a salvo las disposiciones de las Leyes nacionales de los Estados contratantes que otorguen un privilegio a los establecimientos públicos de seguro respecto de los créditos que resulten del seguro del personal de los buques.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1926.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

APENDICE I AL CAP. VIII, PARTE II, SEC. II

CAMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO

Reglas y usos uniformes relativos a los créditos documentarios

(Reglas de Viena.—Revisión 1962)

Disposiciones generales y definiciones

a) Las disposiciones generales, las definiciones y los artículos siguientes, se aplicarán a todos los créditos documentarios y obligarán a todas las partes interesadas, a menos que se haya pactado expresamente lo contrario.

b) En estas disposiciones, definiciones y artículos, las expresiones "crédito (s)" "documentario (s)" y "crédito (s)" significan un convenio, cualquiera que sea su denominación o designación, por medio del cual un banco (el banco emisor) obrando a solicitud y de acuerdo con las instrucciones de un cliente (el solicitante del crédito) se encarga de efectuar el pago a un tercero (el beneficiario) o bien se compromete a pagar, aceptar o negociar efectos de comercio girados por el beneficiario, o autorizar que se efectúen pagos o que los giros sean pagados, aceptados o negociados por otro banco, contra la entrega de los documentos estipulados y bajo las condiciones convenidas.

c) Los créditos son, por su naturaleza, operaciones comerciales distintas de las ventas o de otros contratos en que puedan estar basados, y respecto de los cuales los bancos se considerarán desligados.

d) Todas las instrucciones relativas a los créditos documentarios y los créditos documentarios mismos, deben ser completos y precisos. Para evitar confusión y malas interpretaciones, el banco emisor deberá procurar que los solicitantes no incluyan demasiados detalles en sus instrucciones.

e) Cuando el banco titular de una opción conforme los artículos siguientes, resuelva utilizarla, su decisión obligará a todas las partes interesadas.

f) El beneficiario no podrá, en ningún caso, prevalerse de las relaciones contractuales que existan entre los bancos o entre el solicitante y el banco acreditante.

A) FORMA Y NOTIFICACION DE LOS CREDITOS

Artículo 10.—Los créditos podrán ser:

a) revocables, o

b) irrevocables.

Todos los créditos deberán indicar, claramente, si son revocables o irrevocables. A falta de indicación, el crédito se considerará revocable, aún cuando se determine fecha de expiración.

Artículo 29.—Un crédito revocable no constituye un vínculo que obligue jurídicamente al banco o bancos interesados frente al beneficiario; ya que tal crédito podrá ser modificado o revocado en cualquier momento, sin aviso al beneficiario.

Sin embargo, cuando un crédito revocable haya sido transmitido a una sucursal o a otro banco, para ser utilizado por ellos, la modificación o anulación no surtirá efectos sino después de la recepción del aviso relativo por dichos bancos o sucursal, y no afectará el derecho de éstos al reembolso de cualquier pago, aceptación o negociación efectuados por ellos con anterioridad a la recepción del aviso correspondiente.

Artículo 30.—Un crédito irrevocable es un compromiso firme del banco acreditante y constituye obligación directa de este frente al beneficiario o, en su caso, frente al beneficiario y a los tenedores de buena fe de los giros y/o de los documentos presentados, a condición de que las disposiciones para el pago, aceptación o negociación se cumplan plenamente y se cumplan, igualmente, las condiciones y términos del crédito.

Un crédito irrevocable puede ser notificado al beneficiario por medio de otro banco (banco notificador) sin compromiso para éste; pero cuando el banco emisor o acreditante autorice a otro banco a confirmar su crédito irrevocable y este último lo confirme, la confirmación constituirá para el banco confirmante, un compromiso firme, tanto si las condiciones de pago o de aceptación son realizadas, o en el caso de un crédito realizable por negociación de giros, si el banco puede negociar éstos con total independencia del girador.

Los compromisos no podrán ser modificados o revocados sin la conformidad de todos los interesados.

Artículo 40.—Cuando un banco acreditante emisor recomienda a otro banco por cable, telegrama o "Telex", notificar un crédito, y la carta de crédito original sea el instrumento de operación del crédito, el banco emisor deberá enviar al beneficiario dicho original de la carta de crédito y todas sus modificaciones ulteriores, por conducto del banco notificador.

El banco emisor que no siga el indicado procedimiento, será responsable de las consecuencias que deriven de su falta.

Artículo 50.—Cuando un banco sea encargado por cable, telegrama o "Telex" de emitir, confirmar o notificar un crédito en términos similares a los de un crédito precedente, y que este último haya sufrido modificaciones, deberá entenderse que las condiciones del crédito por emitir, confirmar o notificar, se comunicarán al beneficiario con exclusión de las modificaciones, a menos que las instrucciones especifiquen claramente, cuáles modificaciones serán aplicables.

Artículo 60.—Si el banco requerido para emitir, confirmar o notificar un crédito, recibe instrucciones incompletas o incorrectas, podrá enviar al beneficiario una notificación preliminar, sólo para información y sin responsabilidad para el banco; y el crédito no será emitido, confirmado o notificado hasta que se haya recibido la información necesaria.

B) RESPONSABILIDADES

Artículo 70.—Los bancos deberán examinar los documentos con cuidado razonable, para asegurarse de que los textos estén de acuerdo con los términos y condiciones del crédito.

Artículo 80.—En las operaciones de crédito documentario, todas las partes interesadas contratan sobre documentos y no sobre mercancías.

El pago, la aceptación o la negociación contra documentos, cuyo texto esté conforme con las condiciones de un crédito, hecho por un banco autorizado para realizarlos, obligará a la parte que haya dado la autorización, a recoger los documentos y a reembolsar al banco que haya efectuado el pago, la aceptación o la negociación.

Si al recibir los documentos el banco emisor considera que éstos no están, aparentemente, conformes con las condiciones del crédito, el banco deberá decidir, con la sola base en los documentos, si el pago, la aceptación o la negociación deben negarse según los términos y condiciones del crédito.

En caso de negativa, deberá avisar por cable o por otro medio rápido al banco que haya remitido los documentos, y el aviso deberá indicar si los documentos se retienen a disposición de este último banco o si le son devueltos. El banco emisor dispondrá de un tiempo razonable para examinar los documentos.

Artículo 90.—Los bancos no asumirán ninguna responsabilidad en cuanto a la forma, suficiencia, exactitud, autenticidad, falsificación y efectos legales de los documentos, ni en cuanto a las condiciones generales y/o particulares estipuladas en los documentos o supuestas en ellos; ni asumirán responsabilidad alguna en cuanto a la designación, la cantidad, la calidad, el peso, acondicionamiento, el embalaje, el embarque, el valor o la existencia de las mercancías que representen los documentos, ni tampoco en cuanto a la buena fe o a los actos y/u omisiones, a la solvencia, al cumplimiento de las obligaciones o a la reputación de los expedidores, transportadores o aseguradores de la mercancía, o de cualesquiera otras personas, quienesquiera que sean.

Artículo 10.—Los bancos no asumirán ninguna responsabilidad ni en cuanto a las consecuencias de los retardos y/o pérdidas que pudieran sufrir en su transmisión todos los mensajes, cartas o documentos, ni en cuanto a los retardos, a la mutilación u otros errores que se pudieran producir en la transmisión de cables, telegramas o "Telex", ni en cuanto a los errores de traducción o de interpretación de términos técnicos. Los bancos tendrán reservado su derecho de transmitir los términos de los créditos sin traducirlos.

Artículo 11.—Los bancos no asumirán ninguna responsabilidad en lo que concierne a las consecuencias que pueden resultar de la interrupción de sus propias actividades producida por huelga, paros, motines, trastornos civiles, insurrecciones, guerras y todo caso de fuerza mayor, o por cualesquiera otras causas independientes de su voluntad. En caso de expiración de un crédito durante alguna de tales interrupciones, los bancos no efectuarán ningún pago, aceptación o negociación posterior a la expiración, salvo autorización expresa.

Artículo 12.—Los bancos que utilicen los servicios de otro banco para realizar las instrucciones del solicitante del crédito, actuarán por cuenta y riesgo de éste.

No asumirán responsabilidad alguna en caso de que las instrucciones transmitidas por ellos no sean debidamente atendidas, ni aún en el caso de que

ellos mismos hayan escogido al otro banco. El acreditado deberá asumir todas las obligaciones y responsabilidades derivadas de leyes o usos de países extranjeros y deberá indemnizar a los bancos de todas las consecuencias que resulten de tales leyes o usos.

C) DOCUMENTOS

Artículo 13.—Todas las instrucciones para emitir, continuar o notificar un crédito, deberán establecer con precisión los documentos contra los cuales deberá efectuarse el pago, la aceptación o la negociación.

Los términos como "para el crédito", "bancos como crédito" o "financiado", u otros términos similares no deberán usarse para describir al banco emisor los documentos que deberán emitirse en virtud de un crédito y los términos figurarán en el crédito; los bancos aceptarán los documentos tal y como les sean presentados, sin incurrir en responsabilidad alguna.

DOCUMENTOS PROBATARIOS DEL EMBARQUE O DEL DESPACHO

Documentos de embarque

Artículo 14.—Salvo lo dispuesto en el artículo 18, la fecha del conocimiento o la fecha indicada en el sello de recepción, o la indicada sobre algún otro documento de embarque o de expedición, serán consideradas en cada caso, como fechas del embarque o de expedición de las mercancías.

Artículo 15.—Si el crédito indica "Hecho pagado" o "Hecho pagado previamente" aparecen en estampado con sello o en alguna otra forma sobre los documentos probatorios de embarque o de expedición, serán consideradas como justificación del pago del crédito.

La mención "Hecho pagado" o "Hecho pagado previamente" que debe aparecer en estampado con sello o en alguna otra forma en los documentos no serán consideradas como una justificación del pago del crédito.

Salvo que en el crédito se disponga otra cosa o que en el mismo de los documentos presentados en virtud del crédito se diga lo contrario, los bancos podrán aceptar los documentos que lleven la mención de que el flete o los gastos de transporte serán cubiertos contra la entrega.

Artículo 16.—Un documento de embarque "limpio" es un documento que no contiene cláusulas o anotaciones, que pongan las que fueran contra expresamente el estado deficiente de la mercancía y/o del embalaje.

Los bancos deberán los documentos de expedición que lleven tales o parecidas cláusulas o anotaciones, a menos que el crédito indique expresamente lo contrario, como si fueran "limpio".

Conocimiento de embarque

Artículo 17.—A menos que el crédito lo autorice expresamente, no serán aceptados los conocimientos de los tipos siguientes:

a) Los conocimientos emitidos por agentes de transportes;

b) Los conocimientos emitidos y sujetos a las condiciones de un contrato de fletamento de buque por entero o por compartimiento ("Charter-Party");

c) Los conocimientos que cubran embarques en veleros.

Sin embargo, salvo instrucciones en contrario contenidas en el crédito, deberán aceptarse los conocimientos de las siguientes clases:

a) Los conocimientos con las anotaciones "Port" o "Custody", para los embarques de algodón procedentes de los Estados Unidos de América.

b) Los conocimientos denominados "Through Bills of Lading" emitidos por las compañías de navegación o sus agentes, aún cuando cubran varios medios de transporte.

Artículo 18.—Salvo instrucciones contrarias en el crédito, los conocimientos deben indicar que las mercancías han sido colocadas a bordo. La puesta a bordo puede ser probada por un conocimiento "a bordo", o por medio de una anotación expresa fechada y firmada o iniciada por el transportador o por su agente, y a la fecha de dicha anotación será considerada como fecha de la puesta a bordo y del embarque.

Artículo 19.—A menos que el trasbordo se prohíba por las condiciones del crédito, serán aceptados los conocimientos que indiquen que las mercancías serán trasbordadas en ruta, a condición de que el viaje completo sea cubierto por un solo y único conocimiento.

Los conocimientos que contengan cláusulas impresas que permitan a los transportadores, proceder al trasbordo, serán aceptados no obstante que el crédito prohíba los trasbordos.

Artículo 20.—Los bancos rehusarán un conocimiento que mencione la carga de las mercancías sobre el puente, a menos que el crédito lo autorice expresamente.

Artículo 21.—Los bancos podrán exigir que el nombre de beneficiario figure en el conocimiento como cargador o endosante, salvo que en el crédito se disponga lo contrario.

Otros documentos de embarque, etc.

Artículo 22.—Los bancos considerarán como regulares las cartas de porte o resguardos del ferrocarril o de la navegación interior, los resguardos de viaje, los recibos o certificados del correo ordinario o aéreo, los resguardos, recibos o cartas de porte aéreos, los conocimientos de embarque por autocamiones, y cualesquiera otros documentos similares, cuando lleven el sello de recibo o la firma de los transportadores o emisores.

Artículo 23.—Cuando un crédito exija testificación o certificación, de peso, en casos de transportes no marítimos, los bancos podrán aceptar en los documentos de embarque la indicación del peso por sello o por cualquier otro medio oficial, a menos que el crédito pida un certificado de peso independiente o por separado.

Documentos de seguros

Artículo 24.—Los documentos de seguros deberán ser los expresamente descritos en el crédito, y deben ser expedidos por compañías de seguros o sus agentes, o por aseguradores individuales autorizados.

Las notas de cobertura emitidas por corredores no se aceptarán, a menos que estén expresamente autorizadas en el crédito.

Capítulo 25.—Salvo que en el crédito se autorice lo contrario, los bancos podrán rehusar todo documento de seguro que lleve una fecha posterior a la señalada para el embarque en los documentos de este.

Artículo 26.—Salvo instrucciones contrarias en el crédito, el documento de seguro debe referirse a la misma moneda del crédito.

El valor mínimo asegurado debe ser el valor CIF de las mercancías. Sin embargo, cuando el valor CIF de las mercancías no pueda determinarse por los documentos presentados, los bancos aceptarán como valor mínimo el del monto del crédito, o el de la correspondiente factura comercial cuando sea mayor.

Artículo 27.—Los créditos deberán indicar expresamente el tipo de seguro que se requiera y en su caso, los riesgos adicionales que deban ser cubiertos. No deberán usarse términos imprecisos, como "riesgos usuales" o "riesgos corrientes".

A falta de instrucciones específicas, los bancos aceptarán la cobertura de los riesgos previstos en el documento de seguro que se les presente.

Artículo 28.—Cuando un crédito exprese "seguro contra todo riesgo", los bancos aceptarán un documento que contenga cualquier cláusula o anotación "todo riesgo", y no asumirán ninguna responsabilidad en el caso de que un riesgo particular no sea cubierto.

Artículo 29.—Los bancos pueden aceptar un documento de seguro que indique que la cobertura esté sometida a "franquicia", a menos que se haya indicado expresamente en el crédito que el seguro no debería contener ningún porcentaje de franquicia.

Facturas comerciales

Artículo 30.—Salvo instrucciones contrarias en el crédito, las facturas comerciales deben estar expedidas a nombre del dador de la orden.

Los bancos podrán rehusar, salvo instrucciones contrarias del crédito, facturas expedidas por un monto superior al del crédito.

La descripción de las mercancías que figure en las facturas comerciales deberá corresponder a la del crédito. En todos los otros documentos, las facturas pueden ser descritas en términos generales.

Otros documentos

Artículo 31.—Cuando sean exigibles otros documentos, tales como recibos de almacén, órdenes de entrega, facturas consulares, certificados de origen, de peso, de calidad o de análisis, etc., sin definición precisa, los bancos podrán aceptar tales documentos como les sean entregados, sin incurrir en responsabilidad.

Disposiciones diversas

Artículo 32.—Las palabras "poco más o menos", "aproximadamente" o expresiones similares, serán interpretadas como permitiendo una diferencia que no exceda de 10%, de más o de menos, aplicable según el lugar que ocupen en las instrucciones, al monto del crédito o a la cantidad o precio unitario de las mercancías.

A menos que el crédito determine que la cantidad de las mercancías debe

ser ni más ni menos que la indicada, será admitida una tolerancia de 3% de más o de menos; pero siempre bajo la reserva de que el monto total de los giros no exceda del monto del crédito. Esta tolerancia no se aplicará si el crédito especifica cantidad en unidades de embalaje o en artículos.

Embarques parciales

Artículo 33.—Los embarques parciales se considerarán autorizados, si el crédito no contiene expresamente instrucciones contrarias.

Los embarques hechos en el mismo buque y para el mismo viaje no serán considerados como embarques parciales, aunque los conocimientos que acrediten la puesta a bordo tengan fechas diferentes.

Artículo 34.—Si se hubieren estipulado embarques fraccionados en períodos determinados y una fracción no se embarca en el período autorizado para ella, cesará el crédito de ser disponible para esa fracción y todas las subsecuentes, salvo instrucciones contrarias contenidas en el crédito.

Validez y fecha de vencimiento

Artículo 35.—Todo crédito irrevocable debe contener un plazo para la presentación de los documentos para el pago, aceptación o negociación, que será independiente de la indicación de una fecha límite para el embarque.

Artículo 36.—Las palabras "a" y "hasta" u otras similares empleadas para determinar la fecha de expiración del plazo para la presentación de los documentos para el pago, aceptación o negociación, o la fecha límite para el embarque, se entenderá que incluyen la fecha indicada.

Artículo 37.—Cuando la fecha de expiración caiga en un día en que los bancos estén cerrados por razones distintas a las mencionadas en el artículo 11, el período de validez se extenderá hasta el primer día hábil siguiente.

Esto no se aplicará a la fecha para el embarque, que si se ha estipulado, deberá respetarse.

Los bancos que efectúen el pago, aceptación o negociación en la fecha antes indicada, deberán agregar a los documentos su certificación en los siguientes términos:

"Presentado para pago (o aceptación o negociación, según el caso) en el término prorrogado de acuerdo con el artículo 37 de los Usos Uniformes".

Artículo 38.—La validez de un crédito revocable, si no se hubiese establecido término, expirará seis meses a partir de la fecha de la notificación dirigida al beneficiario por el banco en el cual se podía utilizar el crédito.

Artículo 39.—Salvo instrucciones contrarias expresas, toda prórroga del término fijado para el embarque prolongará, por un plazo igual a la prórroga, la validez del crédito.

Si un crédito establece una fecha límite para el embarque, la prórroga del período de validez no importará la prolongación del plazo para el embarque, salvo instrucciones contrarias expresas.

Embarque, carga o despacho

Artículo 40.—Salvo que los términos del crédito indiquen lo contrario, las palabras "salida", "envío", "carga" o "despacho", utilizadas para determinar fecha extrema del embarque, se entenderán como sinónimos de "embarque".

Expresiones como "pronto", "inmediatamente", "tan pronto como sea posible" y otras similares, no deberán utilizarse. Si se usaren, los bancos las interpretarán como exigencias de que el embarque se haga dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la notificación del crédito dirigido al beneficiario por el banco emisor o, en su caso, por un banco notificador.

Presentación

Artículo 41.—Los documentos deberán presentarse en un plazo razonable a partir de su emisión. Los bancos pagadores, aceptantes, o negociadores podrán recusar los documentos si, a su juicio, éstos les son presentados con demora injustificada.

Artículo 42.—Los bancos no tendrán obligación de aceptar la presentación de documentos fuera de sus horas de trabajo.

Fechas y términos

Artículo 43.—Las expresiones "primera mitad", "segunda mitad" de un mes, deberán entenderse respectivamente como del 1.º al 15 y del 16 al último del mes, inclusive.

Artículo 44.—Las expresiones, "comienzo", "mediados" o "fin" de un mes, se interpretarán respectivamente como del 1.º al 10, del 11 al 20 y del 21 al último del mes, inclusive.

Artículo 45.—Cuando un banco emisor de un crédito da instrucciones de que el crédito sea confirmado o no notificado como utilizable "por un mes", "seis meses" u otra semejante, pero no especifica la fecha desde la cual el término comenzará a correr, el banco confirmante o notificador, podrán confirmar o notificar el crédito como que expirará al final del período así indicado, a partir de la fecha de la confirmación o de la notificación.

DE TRANSFERENCIA

Artículo 46.—Un crédito transferible es un crédito respecto del cual el beneficiario tiene el derecho de dar instrucciones al banco encargado del hacer los pagos o las aceptaciones o a cualquier banco encargado de efectuar la negociación, para hacer el crédito utilizable total o parcialmente, por uno o más terceros (segundo beneficiarios).

Un crédito sólo podrá transferirse si ha sido expresamente designado como "transferible" por el banco emisor. Términos como "divisible", "fraccionable", "asignable" o "transmisible" nada añaden al término "transferible", y no deberán ser utilizados.

Un crédito transferible podrá transferirse sólo una vez. Fracciones de un crédito transferible (cuya suma no exceda al total del crédito) pueden ser transferidas separadamente, siempre que los embarques parciales no estén prohibidos, y el conjunto de las transferencias parciales se considerará que constituye una sola transferencia del crédito. El crédito podrá transferirse sólo en los términos y condiciones especificados en el crédito original, con las excepciones de la suma total del crédito, de los precios unitarios establecidos en él y de los términos de validez o de embarque, los que podrán ser reducidos, conjunta o separadamente. Además, el nombre del primer beneficiario puede ser sustituido

por el del solicitante del crédito, pero si en el crédito original se requiere expresamente que el nombre del solicitante aparezca en todos los documentos distintos de la factura, tal exigencia deberá respetarse.

El primer beneficiario tendrá el derecho de sustituir sus propias facturas a las del segundo beneficiario, por cantidades que no excedan a la suma original establecida en el crédito, y por los precios unitarios originales también establecidos, y en relación con tal sustitución de facturas, el primer beneficiario podrá girar contra el crédito por la diferencia, si existiere, entre sus facturas, y las del segundo beneficiario. Cuando un crédito ha sido transferido y el primer beneficiario ha hecho sustituir sus propias facturas por las del segundo beneficiario, pero sin haberlo solicitado expresamente, el banco que pague, acepte o negocie el crédito tiene el derecho de enviar al banco emisor los documentos recibidos en virtud del crédito, incluyendo las facturas del segundo beneficiario, sin responsabilidad alguna frente al primer beneficiario.

El primer beneficiario de un crédito transferible puede transferir el crédito a un segundo beneficiario en el mismo país; pero para transmitirlo a un segundo beneficiario a otro país, se requerirá que esta transmisión esté expresamente permitida en el crédito. El primer beneficiario tendrá el derecho de exigir que el pago o negociación se hagan al segundo beneficiario en la plaza donde el crédito fue transferido, hasta la fecha de vencimiento del crédito original, inclusive, y sin perjuicio de los subsecuentes derechos del primer beneficiario para sustituir sus propias facturas por las del segundo beneficiario, y de reclamar cualquier diferencia que resulte a su favor.

El banco a quien se solicite transferir el crédito, lo haya confirmado o no, no tendrá obligación alguna de efectuar el traspaso, excepto en los límites y formas expresamente consentidas por dicho banco, y a condición de que le sean pagados los gastos del traspaso.

Los gastos bancarios originados por las transferencias serán a cargo del primer beneficiario, salvo estipulación contraria.

(Traducción de Raúl Cervantes Alameda)¹

¹ La Asociación de Banqueros de México, en circular No. 939, de fecha 24 de junio de 1963, envió a sus Instituciones Asociadas el texto traducido de las Reglas de Viena. Nuestra intención inicial fue transcribir dicho texto, pero nos encontramos, al revisarlo, con tal cúmulo de errores e inexactitudes, que creímos necesario traducir el texto, como lo hicimos hecho, directamente de la versión inglesa.

Sólo como ejemplo, anotaremos dos errores de la traducción de la Asociación de Banqueros de México, que consideramos básicos: en el artículo 17 se dice que serán rechazados los conocimientos "expedidos en virtud y sujetos a un contrato de fletamento". Esto no tiene sentido, pues todo conocimiento se expide en virtud de un contrato de fletamento. La versión inglesa habla de "charter-party", que significa, no contrato de fletamento, sino "contrato de fletamento por compartimiento o por buque por entero".

Otro error: en el artículo 46, cuarto párrafo, se dice que el banco que pague, acepte o negocie el crédito, remitirá los documentos "sin incurrir en responsabilidad del primer beneficiario". En el texto original se dice que el banco, al remitir los documentos, no contraerá responsabilidad "frente al primer beneficiario".

Y semejantes, son más de diez los errores. Por ello, repetimos, preferimos realizar nuestra propia traducción, que ya está siendo utilizada por algunos bancos.

EL SEGURO MARÍTIMO

SUMARIO: 1. Generalidades. 2. Referencias históricas. 3. Concepto. 4. Naturaleza jurídica. Principales características: a) la consensualidad; b) el carácter compensatorio. La buena fe; c) la aleatoriedad. 5. Los elementos del contrato: a) elementos personales: asegurador, asegurante, beneficiario; b) elemento formal: la póliza; c) elementos materiales: la cosa asegurada. El interés jurídico-económico. El riesgo. 6. Diversas especies del contrato: a) seguro por cuenta de tercero; b) seguro sobre buques; c) seguro sobre mercancías; d) seguro in quo vis; e) seguro de póliza flotante; f) seguro sobre buenas o malas noticias; g) seguro de provechos esperados; h) el infraseguro; i) el supra-seguro; j) los seguros múltiples; k) el coaseguro; l) el reaseguro. 7. El abandono al asegurador. 8. Panorama del Derecho Comparado de Seguros Marítimos.

1. GENERALIDADES. Siempre la actividad comercial, y más la marítima, ha sido considerada una actividad riesgosa. Y siempre el comerciante naval ha tenido la preocupación de prevenir el riesgo o evadir sus consecuencias económicas.

El seguro ha sido uno de los inventos más importantes en la historia del hombre. Ha tenido como base técnica el descubrimiento de las leyes estadísticas o de los grandes números, por cuya aplicación puede determinarse la incidencia de los riesgos, y pueden, consecuentemente, remediarse sus consecuencias dañosas. Gracias al seguro, la industria y el comercio modernos han logrado la estabilidad que ha hecho posible el progreso económico de las naciones.

Por el seguro, como adelante veremos más detenidamente, las consecuencias dañosas de un riesgo se distribuyen entre los miembros de una gran comunidad que ha estado expuesta al mismo riesgo. Hay, en el fondo, en todo seguro, un fenómeno de mutualidad; pero técnicamente debemos distinguir entre seguros mutuos y seguros a prima, como en seguida trataremos de hacerlo.

Algunos países, como los escandinavos,¹ tienen para el seguro en general un tratamiento legislativo unitario; pero una mayoría reglamenta separadamente el Seguro Marítimo y el Seguro Terrestre. La legislación y la práctica mexicanas han establecido un sistema ecléctico. El artículo 2 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro establece la separación al determinar que el Seguro Marítimo no se regirá por dicha ley, sino por la suya propia; pero la Ley de Navegación y Comercio Marítimo ha procurado no duplicar disposiciones y deja a la Ley Sobre el Contrato de Seguro, como ley supletoria, la mayor oportunidad de aplicación. En la práctica las empresas aseguradoras usan una póliza única para seguro de transporte, cualquiera que sea el medio en el que el transporte se realice.

2. REFERENCIAS HISTÓRICAS. La antigüedad no conoció el seguro, aunque existen algunos datos históricos que indican, cuando menos, rudimentos de aplicaciones de la mutualidad: en Roma, por ejemplo, hubo grupos de militares que proporcionaban a sus miembros compensaciones en casos de retiro o incapacidad,² y en el Talmud se anota que entre los ribereños del Golfo Pérsico, cuando un naviero perdía su navío sin su culpa, se le proporcionaba otro navío por un fondo común de marinos.³ Pero, en términos generales, tanto entre los griegos, como entre los egipcios y los romanos, no se iba más allá de la solidaridad familiar para remediar las consecuencias de la realización de los riesgos.

Los antiguos, según ya hemos visto, practicaron el préstamo a la gruesa, y, por medio de él, se compartieron los riesgos marítimos entre comerciante terrestre, prestamista y naviero prestatario; pero la institución quedó en entredicho a partir del siglo XIII, en que fue prohibido, por considerarse usurario, por el Papa Gregorio IX.⁴

En los primeros siglos de la Edad Media se inventó el seguro mutuo, o sea aquel seguro donde no existe asegurador como persona distinta de los asegurados, sino que ellos mismos forman un fondo común que se destina a reparar los daños que sufran los miembros de la mutualidad. Las corporaciones, las gildas, las cofradías, fueron verdaderas asociaciones mutualistas.⁵

El gran invento del seguro a prima (con un asegurador, que por asumir el riesgo cobra una contraprestación llamada prima), data del siglo XV. El primer monumento legislativo que lo regula es la Ordenanza de Barcelona, de 1435, a la que siguieron legislaciones de diversas ciudades marítimas (Venecia, Génova, Bilbao, etc.). Los seguros mutuos, según hemos indicado, aparecieron primero, y desde 1363 aparece una compañía mutualista

¹ CONF. RODRIGO URÍA. *El Seguro Marítimo*. Bruselas, 1940.

² ROBERT DE SMET. *Traité Théorique et Pratique des Assurances Maritimes*. Tomo I, pág. 14. PEDRO HORS Y BANS. *Tratado de los Seguros de Transportes*. Barcelona, 1944.

³ SMET, *op. cit.*

⁴ SMET, *op. cit.* Tomo I, pág. 15.

⁵ SMET, *op. cit.*

en Portugal.⁶ En cuanto al seguro a prima, reclaman su invención los flamencos, portugueses, españoles e italianos, pero documentos encontrados en Italia, como libros de comerciantes florentinos y genoveses y un decreto del dux Gabriel Adorno, de 1369, fundan la afirmación, generalmente aceptada por los tratadistas, de haber sido Italia la cuna del seguro a prima.⁷

Las ordenanzas "que formaron el Prior y Consules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, con respecto a la Navegación de las Indias Occidentales, en 1555", rigieron el seguro marítimo en la Nueva España, hasta fines del siglo XVIII, en que comenzaron a regir las Ordenanzas de Bilbao.

Pero el gran desarrollo de la industria del seguro está unido al nombre del Lloyd's de Londres. Eduardo Lloyd explotaba un café-taberna (Coffee-house), en Tower Street (cerca de la famosa Torre de Londres) y en dicho lugar se reunían los interesados en los negocios marítimos. Lloyd tuvo la ingeniosa idea de publicar, desde 1696, tres veces por semana, una hoja titulada "Lloyd's News", que era leída con avidez por todos los parroquianos.⁸ Poco a poco el café de Lloyd fue convirtiéndose, sin organización técnica, en una verdadera bolsa de seguros, donde se contrataba toda clase de seguros marítimos. Los aseguradores (underwriters) suscribían los seguros y se repartían los negocios entre ellos, sin constituirse en una organización formal, hasta 1871, en que una acta especial del Parlamento (la Lloyd's Act) creó la sociedad de su nombre, que se convirtió, en poco tiempo, en el centro asegurador más importante del mundo.⁹

3. CONCEPTO. El concepto moderno del seguro está ligado a la prima, y ésta, al movimiento de los grandes números. En el fondo, repetimos, en todo seguro se encuentra la idea de la mutualidad; pero como también hemos indicado ya, es necesario distinguir entre el seguro mutuo y el seguro a prima. En el primero, se une un grupo de personas expuestas a una misma categoría de riesgos y constituyen un fondo común para compensar a aquél de entre ellos que sufra el riesgo previsto. En el segundo, surge la figura de un tercero: el asegurador, que asume las consecuencias económicas del riesgo que hubieran correspondido a su contratante, o asegurado, y cobra por la asunción del riesgo una suma determinada, que recibe el nombre de prima. Así, el riesgo que incidía sobre el interesado en la cosa asegurada, es asumido por el tercer asegurador. El seguro mutuo no se da,

⁶ FERRIHO DE AZEVEDO SANTOS, *Direito de Navegação*, Rio de Janeiro, 1961, pág. 281.

⁷ HILMARD, *Traité et pratique des assurances terrestres*, Tomo I, cit. por SNIET, *op. cit.* COLI, FRANCESCO ROCCO, *L'Assicurazione Marittima et Aeronautica*, Nápoles, 1935, pág. 3 y sig.

⁸ SNIET, *op. cit.* Tomo I, pág. 19 y sig.

⁹ *Treaty on Marine Insurance*, 3da edición, por LORD CHARLES OF KESWICK y C. F. BATHACHE. En *British Shipping Laws*, Tomo 9, pág. 103 y sig. Una historia sucinta del Lloyd's de Londres, puede verse en DOVER, *Cláusulas de Seguro Marítimo*, Madrid, 1961.

prácticamente, en el comercio marítimo actual; por ello, nos ocuparemos sólo del seguro a prima.

Este seguro no puede concebirse como un contrato aislado, ya que en su base existirá siempre un elemento técnico derivado del cálculo estadístico. Por medio de las leyes llamadas de los grandes números, estadísticamente se determina la cuota que correspondería a cada persona expuesta a sufrir las consecuencias de un riesgo, si el importe de los riesgos por realizarse se distribuyera entre dichas personas. Surge el asegurador, que previos los cálculos estadísticos correspondientes, se coloca en el centro del fenómeno de distribución de los riesgos, y toma por su cuenta las consecuencias económicas de ellos. Con las aportaciones de los asegurantes, o sea con las primas pagadas, que se habrán calculado globalmente, habrá formado el asegurador un fondo de primas, con el cual cubrirá al asegurado que sufra el riesgo la indemnización que le corresponda. Nunca el asegurador pagará, económicamente hablando, con su propio dinero, sino con el dinero procedente de las primas. Será pues, el asegurador, según ya hemos indicado, un comerciante intermediario en el proceso de la distribución de las consecuencias económicas de los riesgos marítimos.

Por el seguro marítimo, el asegurador conviene con el asegurado en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir, en consecuencia, la indemnización pactada, y el asegurado se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima. Estas ideas son acordes con nuestro concepto legal, que dice: "Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato". (Art. 10. de la Ley sobre el contrato de Seguro.) La ley habla de resarcir un daño (indemnizar) o pagar una suma de dinero, porque el concepto legal se refiere tanto al seguro de cosas como al de personas. En el campo marítimo nos ocupamos sólo del seguro de cosas.

En el seguro moderno, dada la gran cantidad de personas interesadas en el fenómeno de distribución de las consecuencias económicas de los riesgos, el Estado normalmente interviene en los cálculos estadísticos, fija las primas que los aseguradores deberán cobrar, y, como se considera que se trata de un servicio público, el propio Estado concede tal servicio a las empresas aseguradoras, y controla su actividad.

4. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE SEGURO. Señalaremos las principales características del contrato de seguro marítimo que perfilan su naturaleza jurídica.

a) *La consensualidad*. Se trata de un contrato consensual, que se perfeccionará en la forma siguiente: generalmente interviendrá un agente de seguros, que provocará que el presunto asegurado haga a la empresa asegu-

radadora una oferta de contrato; la empresa, si acepta la oferta, determinará las condiciones del contrato, entre ellas, la fundamental de la prima a pagar, que será la que corresponda según las determinaciones que, con carácter de generalidad, habrá hecho el Estado; y participará al oferente su aceptación. "El contrato se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador". (Art. 222.) Como se ve, para el perfeccionamiento del contrato la ley ha seguido el sistema de la información, que en el seguro marítimo es inconveniente por poco práctico. En el proyecto de ley se proponía que el contrato se perfeccionara por el sistema de la expedición, es decir, al expedir el asegurador su conformidad con la oferta.

Una vez perfeccionado el contrato, su vigencia no podrá ser supeditada "al pago de la primera prima o a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente". La póliza, que en seguida estudiaremos, es un documento probatorio del contrato, y a falta de ella, podrá probarse la existencia del seguro "por cualquier otro medio de prueba legal". (Art. 222 *in fine*.)

Debe recordarse que en el Código de Comercio el seguro marítimo era un contrato formal, que requería la formulación de la póliza, lo que era contrario a la práctica comercial, que permite la contratación del seguro por telégrafo, y aún por teléfono.^{9 bis}

b) *El carácter compensatorio.* Es esencial, en el contrato de seguro marítimo, el carácter compensatorio o indemnizatorio. Grotio decía que es un contrato "praestandi indemnitis circa casus fortuitus".¹⁰ Es uno de los elementos que distingue al seguro de la apuesta. En el seguro, siempre se trata de reparar un daño. Nadie debe enriquecerse con el importe de un seguro. Sólo engendra, el seguro, el derecho a la reparación del daño. Y este aspecto es de orden público, por el interés que en el seguro tiene la comunidad.

El carácter indemnizatorio del seguro hace que en este contrato tenga mayor importancia que en los demás contratos, el elemento de la buena fe. Los ingleses acuñaron la frase: "Insurance is uberrimae fidei". Dice la ley inglesa de 1906: "Un contrato de seguro marítimo es un contrato basado en la más estricta buena fe; y si esa absoluta buena fe no es observada por una de las partes, el contrato puede ser anulado por la otra parte".¹¹

^{9 bis} El carácter formal del antiguo contrato de seguro marítimo viene de las Ordenanzas de Barcelona, de 1453 que disponen "que todos los seguros se havan de hacer en cartas publicas, y no en pólizas u otros escritos privados".

¹⁰ De Jure Belli Citado por WILLIAM HENRY ELDERMAN, en *Marine Policies*, Londres, 1938.

¹¹ ARNOULD, *op. cit.* Tomo 10, pág. 521.

La influencia de la buena fe llega hasta la reticencia, que hace anulable el contrato. Por reticencia debe entenderse "la ocultación de datos o circunstancias esenciales que debían darse a conocer al asegurador"¹² y que, de ser conocidos por él, habrían variado las condiciones del seguro o impedido su celebración.¹³ La jurisprudencia comparada ha distinguido la reticencia de la falsa declaración o de los datos erróneos. La reticencia, repetimos, es la simple ocultación. Tanto la una como los otros pueden ser inocentes o maliciosos.¹⁴ Jugará la "exquisita buena fe" (*uberrima fide*).

La reticencia, la falsa declaración o los datos erróneos pueden ser relativos a la calidad de las cosas aseguradas, al valor de las mismas y, en general, a cualesquiera circunstancias que pudieran influir en las condiciones del contrato.

La reticencia afectaría el consentimiento de la aseguradora, que de conocer los datos reales no habría celebrado el contrato o lo habría celebrado en otras condiciones.

Ni el asegurador, ni el asegurante, ni el beneficiario podrán hacer valer textos expresos del clausulado del contrato que tengan efectos contrarios a la buena fe que debe presidirlo. Se lleva al extremo rigor el principio de que nadie puede prevalecerse de su mala fe.

c) *La aleatoriedad.* La mayoría de los tratadistas catalogan al contrato de seguro entre los contratos aleatorios, porque el asegurador no sabe si perderá o no en cada contrato. Para nuestro Código Civil (Art. 1838), un contrato será aleatorio cuando la prestación de una de las partes sea incierta, y dicha parte no pueda apreciar de inmediato el beneficio o la pérdida que el contrato le ocasione.

Negamos que el contrato de seguro tenga carácter aleatorio, por las siguientes razones:

I. Para el asegurante es un contrato de previsión, según hemos dicho, y por medio del seguro se prevén o cubren las consecuencias económicas de un riesgo marítimo;

II. Para el asegurador no es aleatorio porque su prestación no es indeterminada: ella consiste en la asunción del riesgo que correspondía al asegurante, y como el seguro es contrato de masa, uno de cuyos elementos (la prima) se fija en función de los grandes números, el asegurador no pagará, según hemos indicado, con su propio dinero, sino con el fondo de primas. El asegurador ya sabe que pagará y cuánto pagará; lo que no sabe es en relación con cuáles contratos pagará.

Donati, sostenedor de la aleatoriedad del seguro, en amable conversación reconoció la fuerza de nuestros argumentos; pero sostuvo el carácter aleato-

¹² FARIÑA, *Derecho Marítimo*. Tomo IV, pág. 61.

¹³ FARIÑA, *op. cit.*, pág. 61.

¹⁴ FARIÑA, *op. cit.*, pág. 61.

rio del contrato porque, según él, cada contrato tiene su alea, ya que no se sabe por cuál de ellos el asegurador tendrá que pagar en contra, argumentamos que no es posible considerar separadamente un contrato de seguro individualizado, porque uno de sus elementos esenciales (la prima) se ha fijado en función de la masa. El seguro individualizado sin prima calculada estadísticamente, no sería seguro. Con la prima de cada contrato, el asegurador completa o aumenta el fondo de primas necesario para que, dentro del juego de los grandes números, el fondo sea suficiente para cubrir las consecuencias de los riesgos. Consecuentemente, el asegurador gana con cada prima y, en conjunto (que es como sólo puede ser concebido el seguro) jamás perderá. Para el asegurador, el seguro es el más benéfico de los contratos, en cuanto a su ganancia, que se calcula previamente al contrato, al fijar el Estado el monto de las primas.

Siendo preestablecidas algunas condiciones y algunos elementos fundamentales del contrato, el seguro pertenece a la especie de los llamados contratos de adhesión. Las partes no podrán modificar las cuotas de primas estatualmente establecidas.

3. LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO. Ya hemos señalado implícitamente que los elementos personales del contrato son: el asegurador, el asegurante y el beneficiario; hemos indicado, igualmente, que el contrato es consensual, pero la póliza tiene en la práctica singular importancia como elemento formal, y los elementos materiales son la cosa asegurada, el interés jurídico-económico que sobre ella se tenga, y el riesgo.

a) *Asegurador, asegurante y beneficiario.* El asegurador, según ya hemos indicado, es la persona que asume el riesgo. En nuestro ordenamiento, debe tratarse, según la Ley General de Instituciones de Seguros, de una sociedad anónima autorizada por el Estado para actuar como aseguradora. Las aseguradoras mutualistas no operan, en la práctica, en el seguro marítimo. Ya indicamos que la principal obligación del asegurador consiste en asumir un riesgo, que en principio le es extraño, y en indemnizar por las consecuencias económicas de su realización. La indemnización es una consecuencia de la asunción del riesgo. El asegurador que pague se subrogará hasta el valor de lo pagado, "en los derechos y acciones que correspondan al beneficiario contra terceros por responsabilidad de éstos en los daños sufridos" (Art. 245).

En los contratos de seguros marítimos suelen intervenir el agente y el corredor de seguros. El agente es un dependiente de la empresa aseguradora, que según ya hemos indicado, promueve que los presuntos asegurantes hagan las ofertas, y el corredor es un intermediario independiente, que auxilia tanto a las aseguradoras como a los asegurantes, buscando las formu-

las más adecuadas y aconsejando a su clientela, aun después de celebrado el contrato.¹⁵

El asegurante es el contratante del seguro. Creemos más propio usar el término asegurante que el de asegurado, que utiliza nuestra ley, porque asegurado, en estricto rigor, no es la persona que contrata el seguro, sino el objeto sobre el cual, o en relación con el cual, el seguro se contrata. El término *asegurante* ha sido adoptado por el Proyecto para Código de Comercio y figuraba en el proyecto de Ley de Navegación; pero en esta última, el legislador usó, impropriamente, los términos *gestor del seguro* (que confunde al asegurante con el agente y el corredor) y asegurado.

La principal obligación del asegurante es el pago de la prima.

El seguro puede contratarse por cuenta de terceros, sin tener la representación de ellos (Art. 222). En el derecho francés se usa la fórmula "por cuenta de a quien corresponda", que significa por cuenta de quien tenga interés o sea titular del interés jurídico-económico sobre la cosa asegurada, en el momento en que el riesgo se realice.

El beneficiario es la persona a quien se debe la indemnización por la consecuencia económica del riesgo realizado. Es aquel que tiene la titularidad del interés asegurado. El beneficiario, si ocurriere el siniestro (se llama siniestro al riesgo realizado) podrá, dice la ley (pero deberá entenderse que tendrá obligación de hacerlo) "realizar todos los actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo, (debe entenderse las consecuencias económicas del riesgo) salvo pacto en contrario". Si no hubiere peligro en la demora, deberán pedir instrucciones al asegurador y seguir dichas instrucciones. (Art. 231).

Repetimos que el beneficiario no podrá enriquecerse con el importe del seguro: sólo tendrá derecho a una compensación o indemnización.

b) *Elemento formal: La póliza.* Ya indicamos que la póliza es un instrumento probatorio del contrato de seguro, y que puede ser sustituido por otros medios de prueba.

Es discutido el origen de la palabra póliza. Nos parece aceptable la teoría de Larousse, que en su *Grand Dictionnaire Universel* indica que la palabra póliza deriva del latín *politicum* (registro), que a su vez deriva del griego *poluptuchos*, que se forma de *polus* (muchos) y *plux* (pliegos). La palabra se usa en español, en francés (*police*) en italiano (*polizza*) en inglés (*policy*) y en portugués (*apólice*). Puede considerarse generalizado su uso en el comercio marítimo.

El asegurador tendrá obligación de entregar la póliza al asegurante; pero, según indicamos ya, la falta de póliza no invalidará el contrato como en el

¹⁵ FARIÑA, *op. cit.* Tomo I, pág. 33 y sig.

antiguo derecho, y para comprobarlo podía utilizarse cualquier medio de prueba.

La póliza deberá contener, según ordena el artículo 20 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro:

I. Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;

II. La designación de la cosa asegurada;

III. La naturaleza de los riesgos garantizados;

IV. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de la garantía;

V. El monto de la garantía;

VI. La cuota o prima del seguro;

VII. Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes".

En la práctica, se habla de diversas clases de pólizas, según las distintas clases o condiciones del contrato de seguro. Nos parece más apropiado referirnos a ellas al hacer relación de las diversas especies del contrato.

Cómo las pólizas son formuladas por las aseguradoras y generalmente son impresas, es justo, como lo dispone el artículo 223, que si hubiere cláusulas mecanográficas o manuscritas, prevalezcan sobre las impresas. Y también es justo que si hubiere cláusulas oscuras o confusas se interpretan en el sentido menos favorable para quien las propuso. (Art. 224.)

Bajo la influencia de algunos tratadistas¹⁶ se ha discutido, en seguro terrestre, si la póliza es o no un título de crédito. La discusión se originó porque en el antiguo derecho, repetimos, la póliza se requería como elemento esencial del contrato. La reforma de la Ley sobre el contrato de Seguro y la expresión clara de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en la actualidad no dejan lugar a dudas; la póliza no es título de crédito, sino un simple elemento probatorio del contrato de seguro.

c) *Elementos materiales, la cosa asegurada. El interés jurídico económico. El riesgo.* Se llama cosa asegurada, en el lenguaje vulgar comercial, a la cosa sobre la cual recae el contrato de seguro, por ser la cosa expuesta al riesgo respecto de cuya realización, el asegurador asume las consecuencias económicas. En realidad, no es la cosa el objeto del seguro, ya que, para que una cosa pueda ser asegurada, se requiere que exista una persona que tenga, sobre la cosa, un interés jurídico-económico asegurable. Lo que se asegura es tal interés.

No podrán asegurarse intereses solamente económicos, sin contenido jurídico, o intereses simplemente sentimentales. No se podía, por ejemplo,

asegurar en beneficio de un mexicano en particular el palacio nacional, porque el interés patriótico en la no destrucción del monumento carecería de contenido económico-jurídico. Una reliquia familiar, sólo podría asegurarse por su valor comercial, no en función del interés meramente sentimental. Asegurar un buque propiedad de un tercero, por ejemplo, en beneficio de una persona carente de interés jurídico-económico, sería una apuesta, no un seguro. Por eso, en el Código de Comercio se prohibía asegurar a un buque afectado en todo su valor por un préstamo a la gruesa. Pero el prestamista a la gruesa, en el supuesto, sí podría asegurar su interés en que el buque no se perdiera. Todo esto deriva del carácter eminentemente compensatorio del seguro.

Concretando: el objeto del seguro no es, propiamente hablando, la cosa asegurada, sino un interés jurídico-económico sobre dicha cosa.

El riesgo: Se llama riesgo marítimo o riesgo de mar a la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa conectada directamente con la navegación marítima. En otras palabras, es la posibilidad de un acontecimiento conectado directamente con la navegación marítima, que pueda producir un daño o un perjuicio patrimoniales.

Desde el más antiguo derecho de seguros, el riesgo ha sido considerado como elemento esencial del seguro marítimo. Casaregis, el famoso autor de los "Discursos", y uno de los primeros (si no el primero) de los autores de Derecho Mercantil, decía ya en el siglo XV: "*Principale fundamentum assecurationis est visicum seu interesse assecuratorum; sine qua non potest subsistere assecuratio*". Y Rocco, uno de los primeros tratadistas de seguro marítimo, decía: "*Si non adest visicum assecuratio non valet, nam non adest materia in que forma potest fundari*".¹⁷

El riesgo realizado, según indicamos ya, recibe el nombre de siniestro, y la realización hace nacer la acción compensatoria de la que es titular el beneficiario.

Debemos distinguir entre riesgos ordinarios y riesgos extraordinarios de la navegación. El proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, decía que cualquier accidente de la navegación engendraría la obligación del asegurador de cubrir los daños que sufrieran las cosas aseguradas. Se trataba de los riesgos asegurados, y se excluían de ellos los extraordinarios que estaban enumerados por el artículo 831 del Código de Comercio. El artículo 233 de la Ley de Navegación dice: "Aun cuando la póliza se haya extendido contra todo riesgo, salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y daños motivados por cualesquiera de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio". Salta a la vista la falta de técnica legislativa consistente en hacer un reenvío a una dispo-

¹⁶ RODRIGO URÍA, *El Seguro Marítimo*, Barcelona, 1940.

¹⁷ Citados por ARNOULD, *op. cit.* Tomo II, pág. 7.

sición (el artículo 831) que es derogada por la propia Ley. Procede, en estos casos, como lo hacía el proyecto, incorporar directamente al texto de la Ley el contenido de la regla derogada que debe perpetuarse en la ley nueva.

Los riesgos extraordinarios enumerados por el artículo 831 del Código de Comercio (que por el renvío sigue vigente) son:

I. Cambio voluntario de derrotero, de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores;

II. Separación espontánea de un convoy, cuando se hubiere estipulado que iría en conserva con él;

(Estos supuestos suelen darse en casos de guerra, en los que, para seguridad mayor, los buques viajan en convoy).

III. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro;

IV. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento y al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores;

V. Riesgos de guerra;

VI. Merma, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas".

Debe entenderse que los riesgos enumerados son riesgos extraordinarios de la navegación, que no se comprenden o protegen en un contrato de seguro marítimo ordinario; pero sobre dichos riesgos podrá tomarse seguro específico.

En las pólizas usadas por las aseguradoras mexicanas los riesgos marítimos que se cubren son: furia de los elementos, explosión y rayo, varada, hundimiento, incendio y colisión de buque (abondaje), más las responsabilidades por averías gruesas.

Se excluyen los daños causados por huelgas, paros, motines, disturbios obreros o alborotos populares, o por las medidas gubernamentales en represión de dichos actos.

Estos últimos riesgos pueden ser asegurados por convenio expreso, que suele documentarse en un instrumento anexo a la póliza, que en la jerga utilizada en el campo de los seguros recibe el nombre de endoso. También por endoso suele convenirse el seguro sobre avería particular.

Y también pueden asegurarse por endoso los daños causados por actos de autoridad (apresamientos, restricciones, detenciones, etc.) actos de guerras, de revoluciones o contiendas civiles, piratería, así como la barbarie del capitán o de la tripulación.

Ni por convenio se aseguran en la práctica mexicana los daños ocasionados por violación de disposiciones legales por parte del beneficiario, o los ocasionados por dolo o culpa grave del mismo.

5. DIVERSAS ESPECIES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. Existe, de país a país, una diversidad de tipos de pólizas de seguros, y suelen clasificarse según cláusulas específicas o según el objeto del contrato.¹⁸ Existen pólizas tipos del Instituto de Aseguradoras de Londres, del Instituto Americano de Aseguradores Marítimos, de la Convención Danesa de Aseguradores Marítimos, etc.¹⁹

Nos ocuparemos de aquellas formas de seguro marítimo que más se practican en nuestro país, o que han influido en nuestras prácticas.

a) *Seguro por cuenta de tercero.* En el seguro marítimo es usual que quien lo contrata no tenga interés jurídico económico sobre las cosas aseguradas, y que, por tanto, se contrate el seguro a favor de quien en el momento de verificarse el siniestro sea titular de dicho interés. En la práctica y en la jurisprudencia francesa se usa la expresión de "seguro por cuenta de a quien corresponda"; esto es, de a quien corresponda el interés jurídico económico.

b) *Seguro sobre buques.* Al seguro sobre el buque se le llama también, en el lenguaje marítimo, seguro sobre cascos. Ambas expresiones son usadas en la práctica mexicana. En Francia se le llama, según una expresión tradicional, seguro sobre cuerpos (*assurance sur corps*).

En aplicación de las disposiciones ya estudiadas que regulan al buque como fortuna de mar, debe entenderse que el seguro de casco incluye el casco propiamente dicho, más los accesorios. Así suele anotarse en las pólizas respectivas.

Como el seguro es contra riesgos de navegación, o sea riesgos ocasionados por causas relacionadas con el mar, "el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar". (Art. 235). Tales daños mecánicos podrán ser objeto de seguro especial, por endoso a la póliza.

El seguro puede contratarse por viaje o por tiempo determinado. Lo más usual es el seguro por tiempo. Si el contrato fuere por viaje, "su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque", y si no hubiere embarque, en el momento en que el buque "zarpe o desamarre y terminará en el momento en que el buque sea anclado o amarrado en el puerto de destino". Si descargare en dicho puerto, el seguro terminará a la terminación de las maniobras de descarga que no podrán exceder, en su duración, de quince días. (Art. 242) Si el seguro se contratase estando el buque en viaje, se entenderá, si no hay estipulación expresa, que el seguro entra en vigor "desde la primera hora del día en que se contrató". (Art. 242).

¹⁸ SNEY, *op. cit.* Tomo III, pag. 320 y sig.

¹⁹ V. DOVER, *Cláusulas de Seguro Marítimo*. Trad. de Gil y Carvajal, S. A., Madrid, 1964.

En los seguros por tiempo es usual que las pólizas establezcan que entrarán en vigor desde las 24 horas del día que se fija en el contrato y terminan a las 24 horas del último día de su vigencia. Si el siniestro ocurre estando el buque en viaje, se considerará prorrogado el seguro "de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurado (léase beneficiario) o su representante deberá pagar la suma suplementaria". (Art. 241) Sale sobrando la alusión al representante, ya que el beneficiario pagará por sí mismo, o por conducto de quien lo represente.

El buque averiado podrá ser reparado por cuenta del asegurador, o éste indemnizará al naviero por el daño causado, según las partes convengan. Si se opta por la reparación las partes, (aunque la ley sólo se refiere en este caso al asegurador) tendrán derecho de vigilarla y si se conviene la indemnización, el cálculo para el pago será la cantidad que resulte de promediar el valor de lo nuevo con lo viejo; esto es, se suma el valor que la parte dañada tenía con el valor de su costo nueva y se divide entre los. El resultado será el valor de la indemnización. Si las partes no se pusieren de acuerdo sobre los valores, se recurrirá al juicio de peritos, y si alguna de las partes no estuviere de acuerdo con el resultado de los peritajes, se recurrirá al juez.

c) *Seguro sobre mercancías.* El seguro sobre las mercancías objeto de un fletamento podrá ser sobre nave designada o sobre nave sin determinarse. Este último es el conocido en la práctica francesa tradicional como *seguro in quo vis*.²⁰ En el seguro con designación expresa de la nave en que deberían viajar las mercancías, el cambio de buque era, en el derecho antiguo, motivo de rescisión del contrato por parte del asegurador. Pero en la actualidad, por las razones que ya hemos indicado, entre ellas la intervención de las empresas clasificadoras en el proceso de la construcción de los buques, se justifica que nuestra ley haya determinado que el asegurador quedará eximido de responsabilidad por cambio de buque, sólo cuando el cambio produzca agravación del riesgo, y agrega la ley que el error en la designación del buque no invalidará el contrato. (Art. 237). En el seguro *in quo vis*, la mercancía podrá viajar, por virtud del contrato, en cualquier barco.

El asegurador responderá de las consecuencias de los daños ocasionados por vicios ocultos de las cosas aseguradas, si no prueba que quien contrató el seguro conocía tales vicios o pudo conocerlos si hubiere "obrado con la diligencia normal". (Art. 238).

El seguro sobre mercancías cubrirá, salvo convenio en contra, las cuotas que correspondan a las mercancías en las averías gruesas.

²⁰ Conf. BONNECASE, *Précis*, pág. 508.

e) *Seguro de póliza flotante.* En el seguro de póliza flotante (que tuvo como antecedente el seguro *in quo vis*)²¹ se cubren los riesgos de mercancías indeterminadas que viajen en un barco, hasta una suma tope convenida. Se asegura todo lo que se encuentre en el barco. Así, por ejemplo, el buque carga mercancía en un puerto y llega a otro en el que descarga y carga nuevamente. Todas las mercancías estarán amparadas, y la prima se determinará de acuerdo con los riesgos corridos en relación con las existencias de mercancías a bordo. Este tipo de seguro se contrata generalmente por tiempo.²²

f) *Seguro sobre buenas o malas noticias.* En la antigua práctica marítima era muy usual, cuando un buque tardaba en llegar a su destino, que se tomase un seguro sobre riesgo realizado, o, como posteriormente se le llamó, sobre buenas o malas noticias. Esto significaba que el siniestro, en cuanto a su realización jurídica, dependía del conocimiento que del mismo tuvieran las partes. El buque no se consideraba hundido hasta que fuese conocida la noticia de su hundimiento.

En principio, el seguro será nulo si al momento de celebrarse, el riesgo no existiese (caso en que el buque ya hubiere llegado a su destino en el seguro por viaje), o el siniestro se hubiere ya realizado (caso en que el buque o las mercancías ya se hubiesen hundido). Pero puede pactarse que los efectos del seguro sean retroactivos, y que el seguro sea válido aunque la cosa asegurada ya no esté expuesta al riesgo o ya se haya perdido, siempre que tales circunstancias sean desconocidas por las partes. Regirá en estos supuestos, según antes hemos indicado, la exquisita buena fe. Si el asegurador ya hubiere conocido la no exposición al riesgo no tendrá derecho a las primas ni al reembolso de gastos, y deberá devolver lo que haya recibido, y si el asegurante ya conocía la realización del siniestro, no tendrá derecho a cobrar el importe del seguro, ni a la devolución de las primas que haya pagado, y estará obligado a cubrir los gastos que haya hecho el asegurador. (Art. 45 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro).

g) *Seguro de provechos esperados.* Quien embarca una mercancía lo hace porque espera, generalmente, obtener una ganancia consistente en el sobreprecio que la mercancía tenga en el lugar de destino. Por ello, si la mercancía se pierde, sufrirá el propietario un daño por la pérdida del costo de la mercancía, y un perjuicio por lo que haya dejado de ganar al no poder venderla en el lugar de destino.

Y ese perjuicio constituye un interés jurídico-económico asegurable. Dice el artículo 129 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro que "es lícito el seguro de provechos esperados dentro de los límites de un interés legítimo".

²¹ BONNECASE, *op. cit.*, pág. 509.

²² BONNECASE, *op. cit.*, pág. 510.

Y es extraño que, en la práctica mexicana, nuestras empresas aseguradoras no acostumbren celebrar esta clase de seguros, que para el comerciante sería beneficioso y para el asegurador constituiría un campo fructífero.

h) *El infraseguro*. Llamamos infraseguro al seguro que se contrata por una cantidad inferior al valor de la cosa asegurada. En este supuesto debe considerarse que beneficiario y asegurador se asocian proporcionalmente en cuanto al riesgo, y que cada quien corre la proporción que le corresponde. Por ejemplo: las cosas que valen cien se aseguran en cincuenta; el siniestro produce un daño de cincuenta: cada quien, beneficiario y asegurador, reportará veinticinco, o sea la mitad del daño causado. (Art. 22 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro). Tal proporcionalidad no es esencial al contrato, ya que podrá pactarse un sistema distinto; pero es usual en nuestra práctica de seguros.

En la práctica marítima se acostumbra que el beneficiario corra el riesgo hasta un tres por ciento del valor de la cosa, y que el asegurador pague sólo en el caso de que el daño sea superior a dicho tres por ciento, el que quedará a cargo del beneficiario.

i) *El supraseguro*. Se da el supraseguro en el caso de que el seguro se contrate por una suma mayor al valor real de la cosa asegurada. Si el asegurante del seguro obró sin dolo o mala fe, el seguro será válido, pero dado el carácter compensatorio del mismo, su importe se reducirá al valor real de la cosa. Si las partes no se pusieron de acuerdo, se recurrirá al juicio de peritos.

El asegurador deberá bonificar a su cocontratante el excedente de la prima pagada, por el período que no haya transcurrido desde la fecha en que el asegurador haya recibido la solicitud para que se hiciera el ajuste. Por las consecuencias que ya hemos indicado tienen la buena y la mala fe, si el contratante hubiese obrado con mala fe o dolo, el contrato será nulo y no tendrá el asegurante derecho a la devolución de las primas, las que quedarán en beneficio del asegurador. (Art. 227).

j) *Los seguros múltiples*. Si se contrataren varios seguros con diversos aseguradores, por un mismo interés y respecto del mismo riesgo, el asegurante estará obligado a poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores la multiplicidad de seguros, por medio de un aviso por escrito. (Art. 227). Si no se demuestra la mala fe del asegurante, los seguros múltiples serán válidos aunque su suma sea superior al valor real de las cosas, y cada uno de los aseguradores se obligará hasta el límite de dicho valor real. Claro que, como ya antes hemos indicado, si el asegurante obró de mala fe, el seguro será nulo.

Internamente, los aseguradores se repartirán entre ellos, proporcionalmente al monto de sus contratos, el importe pagado, y el asegurador que paga puede repetir contra los demás, en la proporción señalada.

k) *El coaseguro*. De los seguros múltiples cabe distinguir el coaseguro. Nuestra ley (Art. 10 de la Ley General de Instituciones de Seguros) da un concepto incompleto al decir que se entiende "por coaseguro la participación de dos o más instituciones en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurado". Además de ser incompleto, este concepto confunde al coaseguro con el simple seguro múltiple, del cual el coaseguro es una especie particular. En el simple seguro múltiple el asegurante contrata con diversos aseguradores separadamente; pero estos no se ponen de acuerdo previamente, ni fijan entre todos la prima y la distribución del riesgo, como en el coaseguro sucede.

Habría coaseguro, dice Donati, "cuando contra el mismo riesgo, sobre el mismo interés y por el mismo tiempo, se concluyen varios seguros con diversos aseguradores, con la predeterminación de la cuota entre los aseguradores diversos".²³

El coaseguro se distingue del seguro múltiple simple, como ya hemos indicado, porque en este último no existe el acuerdo previo entre los aseguradores ni la fijación conjunta de primas y proporciones en la repartición de primas y de riesgos.²⁴

Y se distingue del reaseguro (del que en seguida nos ocuparemos) "porque en este un sólo asegurador concluye el contrato con su cocontratante y a su vez se asegura contra el riesgo asumido".²⁵

l) *El reaseguro*. Según hemos indicado repetidamente, el seguro reposa sobre bases técnicas, y el ajuste a esas bases se vigila por el Estado, a través del control que se ejerce sobre las empresas aseguradoras por medio de la Comisión Nacional de Seguros. Para que la empresa aseguradora no se exponga imprudentemente (para que el seguro sea seguro) se necesita que refina un volumen de riesgos que, según indique el cálculo de probabilidades, se compensen unos con otros en relación con la incidencia estadística de los riesgos, y que cada seguro en particular no sea de un valor tan alto, que pueda producirse, de realizarse el siniestro, desnivel o descómpensación en el indicado movimiento de la masa de seguros contratados. Por eso, se fija a cada empresa un límite para el volumen mínimo y máximo de riesgos asumidos, y un límite para el riesgo que se puede asumir en cada contrato.

Si la empresa no ha reunido el número de contratos requerido para que pueda operar la compensación de los riesgos sin peligro para ella (repetimos que el asegurador debe pagar, económicamente hablando, no con su dinero sino con el fondo de primas) se le obligará a reasegurarse, y se le obligará igualmente, si en un seguro particular se excede el monto del riesgo

²³ ANTICONO DONATI. En *Enciclopedia del Diritto*. GIUFFRÈ. Milán. Tomo VII, pág. 218. voz *Coassicurazione*.

²⁴ DONATI. *Enciclopedia*, cit.

²⁵ DONATI. *Enciclopedia*, cit.

que individualmente puede asumir en cada contrato. Los márgenes que la empresa puede retener sin obligación de reasegurarse se llaman, en el lenguaje usual en el campo de seguros, límites de retención, y el excederse de dichos límites es causa de revocación de la autorización para operar. (Art. 1.^o Fin. V de la Ley General de Instituciones de Seguros).

El más antiguo contrato de reaseguros que se conoce es un contrato celebrado en Génova en 1370.²⁶ Nace el reaseguro, como el seguro, en el campo marítimo, y en él se mantiene hasta el siglo XVIII, en que se extiende al campo general mercantil.²⁷

En nuestro ordenamiento se le reglamenta de manera incompleta. La Ley General de Instituciones de Seguros da de él un concepto erróneo y establece algunas disposiciones relativas a las obligaciones que dichas instituciones tienen de reasegurarse. Dice el artículo 10 de la Ley citada que por reaseguro debe entenderse "el contrato en virtud del cual una institución toma a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo". Este texto da lugar a que se crea que el reaseguro tiene la naturaleza de una cesión de cartera, de una cesión de riesgo, o de un coaseguro y en la práctica no es, ni puede asimilarse a ninguna de estas figuras. El reaseguro es un contrato de seguro.

El asegurador por medio del contrato de seguro asume las consecuencias económicas de un riesgo. El riesgo para el asegurador consiste en la posibilidad de que surja, por la realización del siniestro, una obligación de pagar a su cargo. Y este riesgo es el que el asegurador (que la ley llama directo) asegura con el reasegurador. Como en el seguro contra la responsabilidad, reglamentado en la ley, el asegurante tiene sobre sí un riesgo, que consiste en la posibilidad de surgimiento de una obligación a su cargo (por ejemplo los daños que pueda causar a terceros con su automóvil), y se asegura, en favor de estos terceros, que tienen carácter de beneficiarios indeterminados en el seguro contra la responsabilidad. (Arts. 145 y 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro). Como observa atinadamente Donati²⁸ tanto en el seguro contra la responsabilidad como en el reaseguro, el riesgo asegurado es la posibilidad de surgimiento de un débito a cargo del asegurante, y la diferencia entre reaseguro y seguro contra la responsabilidad consiste en que el débito constitutivo del riesgo en el reaseguro derivaría de un contrato y en el seguro contra la responsabilidad de un hecho extracontractual. En nuestro Derecho podemos señalar una segunda diferencia consistente en que en el seguro contra responsabilidad el tercero

²⁶ AMBROSIO DONATI, *Trattato del Diritto delle Assicurazioni Private*, Milan, 1956, tomo III, pag. 411.

²⁷ DONATI, *Trattato*, Tomo III, pag. 461.

²⁸ DONATI, *Trattato*, Tomo III, pag. 477 y sig.

beneficiario tiene acción directa contra el asegurador, según dispone el artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, y en el reaseguro el beneficiario en el seguro inicial no tiene acción alguna contra el reasegurador. Así es nuestra práctica, y así lo asentaba el proyecto de Ley de Navegación, que agregaba que el reaseguro se regiría por las normas del contrato de seguro, y en especial y en lo conducente, por "las relativas al seguro de responsabilidad civil".

Conviene indicar que, desde el punto de vista técnico, el contrato de reaseguro puede asumir dos formas: reaseguro particular, o sea aquel que se celebra sobre un contrato de seguro determinado, o reaseguro general (al que la doctrina germánica llama tratado de reaseguro) que comprende todos los contratos de seguro marítimo que celebre una aseguradora, y respecto de los cuales, en cierta proporción, se contrata el reaseguro. Si el reaseguro se contrata sobre los excedentes de los límites de retención, tiene la ventaja de que la aseguradora puede contratar seguros por encima de sus límites de retención ya que los excedentes estarán cubiertos por el "tratado general de reaseguro". Este último contrato es semejante al seguro de póliza flotante, que con anterioridad estudiamos.²⁹

7. EL ABANDONO AL ASEGURADOR. Para cobrar el importe total del seguro, el beneficiario podrá abandonar al asegurador las cosas dañadas.

En el seguro sobre mercancías, éstas podrán abandonarse al asegurador si el buque se presume perdido o queda imposibilitado para navegar y las mercancías no son reembarcadas en el término de tres meses. (Art. 248).

En relación con el buque, la ley nada resuelve. En el proyecto se decía, además de lo dispuesto sobre las mercancías, que los buques podrían ser abandonados al asegurador si se presumían perdidos o quedasen imposibilitados para navegar o si el costo de la reparación alcanzare las tres cuartas partes del valor asegurable. No había motivo para suprimir del proyecto la disposición relativa, y el abandono del buque será motivo de controversias si en la póliza no se dieran bases para resolver el caso.

8. PANORAMA SINTÉTICO DEL DERECHO COMPARADO DE SEGUROS MARÍTIMOS. Hemos señalado el carácter universalista del derecho marítimo, la internacionalidad del tráfico por mar, y la consecuente tendencia a la unificación internacional de sus normas. Hemos señalado, igualmente, cómo, cuando los gobiernos han demostrado pereza legislativa, los interesados en el comercio y el derecho marítimos han procurado, a través de compilaciones de costumbres, la unificación de las normas, como ha sucedido en materia de averías gruesas, de compra-ventas marítimas y de créditos documentarios. El seguro es fenómeno universal, como universal es la necesidad de seguridad de la cual es producto o consecuencia. Lógico sería, por tanto, que

²⁹ CONF. JOAQUÍN GARRIGUES, *Seguro Marítimo*, Pág. 836 y sig. Madrid, 1940.

las normas del seguro marítimo se hubiesen unificado o uniformado, para lo cual el camino parece fácil, si consideramos que, como lo hemos indicado ya, la mayoría de las normas que rigen los problemas del seguro marítimo son supletorias. Y, paradójicamente, en esta materia existe gran diversidad de sistemas legislativos, de formas de solución de los problemas y de modelos de pólizas.

Aun aquellos países que han elaborado legislaciones nuevas, como Suecia, Noruega, Italia, Dinamarca, Grecia, Polonia, Japón y México, presentan una gran diversidad de soluciones.

Siguiendo a Smet³⁰ podemos clasificar a las legislaciones sobre seguro marítimo en tres categorías: 1. Las que siguen la antigua tradición continental, que parte de las viejas costumbres y las Ordenanzas, llega al Código de Napoleón a través de la Ordenanza de Colbert, y a través del código napoleónico llega a las legislaciones latinoamericanas. 2. El sistema anglosajón, basado en la Marine Insurance Act inglesa, y 3. Las nuevas legislaciones ya señaladas, que rompen con las viejas tradiciones.³¹

Sólo para ejemplificar, señalaremos que existen diferencias en cuanto a los siguientes temas:

a) *La buena fe.* Las leyes noruega, danesa y sueca establecen una distinción entre contratante de buena fe, contratante negligente y contratante doloso; el código italiano habla de nulidad en casos de dolo y falta grave, y este sistema es seguido por el Código japonés, con la diferencia de que esta última ley sólo concede al asegurador un mes para pedir la rescisión del contrato.³² Nuestra ley no distingue grados en la buena fe, por lo que parece acercarse en este terreno al sistema inglés.

b) *Agravación de riesgos.* Las legislaciones que siguen al código francés no imponen al beneficiario la obligación de informar al asegurador sobre agravación del riesgo, y tal obligación es impuesta por las leyes noruega, danesa, sueca y japonesa.

c) *Valuación de las cosas aseguradas.* Este problema, derivado del carácter eminentemente compensatorio del seguro, tiene en las diversas legislaciones soluciones marcadamente diversas. En nuestra ley, como sabemos, siempre tienen el asegurador y el beneficiario derecho a pedir la revaluación de las cosas, cuando ha habido error en la valuación convencional. Este sistema sigue el Código griego. En las leyes noruega, danesa y sueca se permite valorar las cosas aseguradas convencionalmente, y sólo será modificable el valor convenido cuando la diferencia con el valor real sea tal, que cause un agravio a la equidad.³³ En el Código italiano se permite que

³⁰ Smet, *op. cit.* pag. 533.


³¹ Smet, *op. cit.* Tomo III, pag. 533.

³² Smet, *op. cit.*

³³ Smet, *op. cit.*

APENDICE I AL CAP. VII, SEC. CUARTA, SUB SEC. SEGUNDA

MODELO DE POLIZA DE SEGURO SOBRE BUQUES

	
<p>que indican en la Cláusula 10ª de las Condiciones Generales</p>	
<p>CONDICIONES ESPECIALES</p>	
<p>EN TESTIMONIO DE LO CUAL, la Compañía firma la presente en</p>	
<p>n de</p>	<p>de 19</p>
<p>ASEGURADORA MEXICANA, S. A.</p>	

MODELO DE POLIZA DE SEGURO SOBRE BUQUES



INSTITUCION NACIONAL DE SEGUROS DE DAÑOS
APARTADO 1458 PLAZA DE FERROCARRILES No. 9
MEXICO D. F.

RAMO DE MARITIMO Y TRANSPORTES
POLIZA DE BUQUES

Póliza N°

SUMA ASEGURADA

Cuota

Prima

Impuesto

TOTAL

ASEGURADORA MEXICANA, S. A., (que en adelante se denominará LA COMPANIA), de acuerdo con las CONDICIONES GENERALES Y ESPECIALES estipuladas en esta Póliza, teniendo prelación las últimas sobre las primeras asegura a favor de

(denominado en adelante EL ASEGURADO) hasta la suma de

sobre el

denominado

cuyas características

se expresan en la solicitud suministrada por el Asegurado a la Compañía.

Dicho buque, por cuanto concierne a este seguro, se avalúa de común acuerdo entre la Compañía y el Asegurado, como sigue:

- 1.—Casco, jarcia, aparejos, avíos equipo, provisiones, cobijas, grúas, molinetes, aparatos de timón, de gobierno y de alumbrado eléctrico, botas, y otras pertenencias;
- 2.—Calderas, maquinaria, equipo de refrigeración y aislamiento y todo cuanto con ellos esté relacionado

TOTAL

Los avalúos 1 y 2 arriba mencionados se toman en conjunto y constituyen unidos el valor convenido del buque.

Este seguro solamente surtirá efecto cuando el buque se destine a
v, salvo lo previsto en las Condiciones Generales, sólo mientras el mismo se encuentre y permanezca en.

entre los grados:

Este seguro estará vigente desde las 24 horas del día
de 19 y terminará a las 24 horas del día
de 19

de
de

Si a la terminación de esta Póliza el buque estuviese en peligro o en alta mar, o en puerto de escala, o en puerto de refugio o de arribada forzosa, quedará cubierto hasta fondearse en el puerto de destino final, pero será obligación del Asegurado dar aviso a la Compañía tan pronto como tenga conocimiento de haberse presentado alguna de dichas circunstancias, y pagará la prima adicional que corresponda.

La prima y gastos de esta Póliza deben pagarse en el domicilio de la Compañía. Las pérdidas indemnizables se pagarán igualmente en dicho domicilio.

Para la comprobación de los daños o pérdidas sufridas deberá recabarse un certificado de averías de las personas indicadas en la Cláusula 10ª de las Condiciones Generales.

CONDICIONES ESPECIALES

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, la Compañía firma la presente en
a de de 19

ASEGURADORA MEXICANA, S. A.

CONDICIONES GENERALES

1a.—RIESGOS CUBIERTOS.—Con sujeción a las excepciones que más adelante se especifican, este seguro cubre exclusivamente:

- a).—La pérdida total real o implícita del buque causada como consecuencia de los siguientes peligros en mares, esteros, puertos, canales, ríos, lagos, varaderos, diques, dársenas y viaductos:

La furia de los elementos;

Explosión y rayo;

Varada, hundimiento, incendio y colisión del buque; y

- b).—La contribución que corresponda al buque, hasta por su valor asegurado, en la avería, gruesa o general y en los cargos de salvamento o de auxilio, que será pagada según las disposiciones del Derecho Mexicano, conforme a las reglas de York Amberes, si así se pacta, o conforme a las leyes o práctica extranjeras que sean aplicables.

Cuando el valor que se le asigne al buque para propósitos de contribución en avería gruesa, o cuando el valor dado al buque en esta póliza, resulten mayores que el monto del seguro, la responsabilidad de la Compañía para propósitos de contribución en avería gruesa, gastos de salvamento o de auxilio se limitará, dentro de la responsabilidad del Asegurado, al mismo porcentaje que exista entre la suma asegurada y el valor dado al buque en esta póliza o dicho valor contribuyente.

2a.—PÉRDIDA TOTAL IMPLÍCITA.—La Compañía no pagará indemnización por pérdida total implícita a menos que los gastos de recuperación o reparación del buque alcancen las tres cuartas partes del valor dado al buque en esta póliza.

3a.—RIESGOS EXCLUIDOS PERO QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO.—La Compañía no será responsable por ningún daño o pérdida que tenga como causa u origen un peligro de los que en seguida se mencionan a menos que se pacte expresamente su protección por medio de endoso a esta Póliza. El asegurado pagará la prima adicional correspondiente.

a).—Los daños materiales causados por huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades.

b).—Los daños materiales causados por apresamiento, confiscación, destrucción o daño por incendios o barcos de guerra, piratería, apoderamientos, arrestos, restricciones, detenciones u otras actividades de guerra o belligencia, actos de reyes, príncipes o pueblos en prosecución de hostilidades o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya ocurran antes o después de declaración de guerra y sean por un beligerante o no, incluyendo facciones empeñadas en guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos, bombardeos aéreos, minas flotantes o estacionarias o torpedos perdidos o abandonados, así como por cualquier arma de guerra que emplee energía atómica o fuerza radioactiva.

c).—Los daños materiales causados por barbaría del capitán o tripulación.

4a.—RIESGOS EXCLUIDOS QUE NO PUEDEN SER CUBIERTOS POR CONVENIO EXPRESO.—La Compañía en ningún caso aceptará reclamaciones por siniestros, daños o pérdidas que tengan su origen por cualquiera de las siguientes causas:

a).—La violación por el asegurado a cualquier ley, disposición o reglamentos expedidos por autoridades nacionales o extranjeras, cuando la misma haya influido directamente en la realización del siniestro.

b).—El dolo o la culpa grave del asegurado. Se consideran entre otros, como caso de culpa grave, la falta de la debida diligencia del asegurado para mantener el buque en las condiciones mencionadas en la Cláusula 6a., y la pérdida de la clasificación del buque después de controlado el seguro.

5a.—AUXILIOS.—Queda entendido y convenido que en caso de que el buque se encuentre en necesidad, de auxilio y solicite dicho servicio, la Compañía será responsable, como máximo, de la suma de: % de la suma asegurada.

por milla de remolque, cualquiera que sea menor, y en cualquier otra clase de auxilios la Compañía pagará el monto total de tales servicios sin exceder, sin embargo, de % de la suma asegurada.

Si el buque recibiere servicios de salvamento, remolque u otro auxilio de cualquier buque, perteneciente en todo o en parte a los mismos dueños, armadores o fletadores, el Asegurado gozará de los mismos derechos que tendría si el otro buque fuera de propiedad ajena.

El Asegurado, en caso de que la Compañía lo requiera para ello, se compromete a impugnar y llevar ante el Juez que corresponda cualquier convenio de auxilio o de salvamento que se celebre en el momento y bajo la influencia de peligro al a juicio de la Compañía las condiciones en que ha convenido no son equitativas.

6a.—OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.—El Asegurado se obliga a que el buque se mantendrá ESTANCO, exhibirá en todo tiempo las luces reglamentarias y estará debidamente equipado conforme a la ley y costumbre; estará siempre con un vigilante a bordo y con la tripulación adecuada para el servicio a que se destina, no cargará mercancías en exceso de francobordo autorizado y sólo conducirá sobre cubierta las que sea costumbre y práctica en la navegación de que se trate y nunca en cantidad o forma que sea peligrosa; y en general, cumplirá con todos los requisitos establecidos por la Ley y los reglamentos aplicables.

Además, el Asegurado se obliga a que el buque no emprenderá remolques o servicios de salvamento mediante contrato previamente arreglado o concertado, a menos que tenga el consen-

timiento previo de la Compañía. El Asegurado pagará la prima adicional que corresponde.

7a.—PROTECCION ADICIONAL.—Si durante la vigencia de esta póliza sobrevinieren circunstancias anormales debidas a riesgos cubiertos por este seguro que hicieren necesario que el buque se desviara de los límites de navegación establecidos, este seguro continuará en vigor, pero será obligación del Asegurado dar aviso a la Compañía tan pronto como tenga conocimiento de haberse presentado alguna de dichas circunstancias y el Asegurado pagará la prima adicional que corresponde.

SI LA DESVIACION SE DEBE EN TODO O EN PARTE A LA VOLUNTAD DEL ASEGURADO, O A RIESGOS NO AMPARADOS O QUE ESTEN EXCLUIDOS DE ESTA POLIZA, EL SEGURO CESARA DESDE EL MOMENTO DE TAL DESVIACION Y SOLO SE REANUDARA AL REGRESAR EL BUQUE SANO Y SALVO A LA ZONA DE NAVEGACION AUTORIZADA POR ESTA POLIZA.

8a.—MEDIDAS PARA SALVAGUARDA O RECUPERACION. Al tener conocimiento de un siniestro que ponga en peligro inminente el buque, el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores deberán actuar para la defensa y protección del buque y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio y, en su caso, viajarán y harán por cuenta de quien corresponda las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación del buque o de sus pertenencias. El incumplimiento de esta obligación afectará los derechos del Asegurado en los términos de Ley. A los gastos incurridos por tal concepto contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada después de restar el monto de cualquier siniestro por el que la Compañía resultare responsable y el avalúo del buque convenido en esta póliza. Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o proteger al buque se interpretará como renuncia o abandono.

9a.—AVISO DE ACCIDENTE.—Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a reclamación al amparo de este seguro, el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores tendrán el deber de comunicarlo a la Compañía por escrito, tan pronto como se enteren de lo acontecido. La falta oportuna de este aviso puede dar lugar a que la Compañía reduzca la prestación debida hasta la suma que habiéndolo importado el aviso se hubiera dado oportunamente. La Compañía quedará desligada de todas las obligaciones del contrato si el Asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores omiten el aviso inmediato con la intención de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro.

10a.—CERTIFICACION DE DAÑOS.—En caso de pérdida o daño que pudiera dar lugar a reclamación al amparo de este seguro, el Asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores solicitarán desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirán al Comisario de Averías de la Compañía, si lo hubiere en el lugar en que se requiera la inspección y en su defecto, el agente local de Lloyd's o al representante de Board of Underwriters of New York y a falta de éstos, al capitán de puerto, al Cónsul Mexicano, a un notario público, a la autoridad judicial y por último a la autoridad política local.

11a.—SINIESTROS.—El Asegurado comprobará la exactitud de su reclamación y de cuantos extremos están consignados en la misma. La Compañía tendrá el derecho de exigir del Asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por lo cual puedan determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo, y el Asegurado entregará a la Compañía dentro de los 15 días siguientes al siniestro o en cualquier otro plazo que ésta le hubiera especialmente concedido por escrito, los documentos y

a).—Copia certificada de la protesta del capitán del buque o copia certificada del libro de navegación.

b).—El certificado de daños obtenido de acuerdo con la cláusula 10a. de las Condiciones Generales; y

c).—Copia certificada de la escritura de propiedad o de los documentos que acreditan su interés asegurable.

12a.—UTROS SEGUROS.—Si el asegurado contrata o ha contratado otros seguros sobre el buque amparado en esta póliza, que en conjunto excedan del valor convenido, excepto si se trata de seguros de desembolsos, fletes, protección o indemnización, se estará a lo dispuesto por el Código de Comercio en vigor.

En caso de contratarlos dentro de ese límite, el asegurado está obligado a declararlo inmediatamente por escrito a la Compañía, notificando el nombre de los aseguradores y el monto de las sumas aseguradas.

13a.—PERITAJE.—En caso de desacuerdo entre el Asegurado y la Compañía acerca del monto de cualquier pérdida o daño la cuestión será sometida a dictamen de un perito nombrado de común acuerdo por escrito por ambas partes; pero si no se pusieren de acuerdo en el nombramiento de un solo perito, se designarán dos, uno por cada parte, lo cual se hará en el plazo de un mes a partir de la fecha en que una de ellas hubiere sido requerida por la otra por escrito para que lo hiciera. Antes de empezar sus labores, los dos peritos nombrarán un tercero para el caso de discordia.

Si una de las partes se negare a nombrar su perito o simplemente no lo hiciera cuando sea requerido por la otra, o si los peritos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento del tercero será la autoridad judicial la que a petición de cualquiera de las partes hará el nombramiento del perito, del perito tercero, o de ambos si así fuere necesario. Sin embargo, la Comisión Nacional de Seguros podrá nombrar el perito o perito tercero en su caso,

6. En los casos que la aprobación previa de la Compañía sea necesaria para aceptar un presupuesto, se hará una bonificación a la tasa 30% anual sobre el valor asegurado por cada día o parte de día desde el momento en que quede terminada la inspección (si no se ha terminado antes se considerará que la inspección ha terminado 72 horas después de haber principiado), hasta la aceptación del presupuesto, siempre que sea aceptado sin demora después de recibir la aprobación de la Compañía.

No se hará bonificación por tiempo alguno durante el cual el buque esté cargado, descargado, o aporcionamiento de combustible.

Contra la bonificación arriba citada se dará debido crédito por cualquier cantidad recobrada:

a) En relación con combustible y provisiones y sus matorras y manutención del capitán, oficiales o con cualquier miembro de la tripulación, cuando dichos conceptos sean admitidos en avería particular por acto íntegro.

b) de tercetos por concepto de perjuicios por detención, pérdida de utilidades o 'casos operativos correspondientes al período cubierto por la ciudad bonificación o cualquier parte del mismo.

Cuando sea parte del costo de reparación de averías, excepto la franquicia deducible fija no sea recuperable de la Compañía, la bonificación se reducirá en proporción similar.

En caso de que el Asegurado litare al cumplimiento de las condiciones de esta cláusula, se deducirá un 15% del importe comprobado de la reclamación.

ENDOSO DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO POR ABORDAJES

(BUQUES)

1. Queda entendido y convenido que si el buque entrase en abordaje con cualquier otro buque y como consecuencia de ello el Asegurado resultare legalmente obligado a pagar por concepto de daños cualquier suma en relación con tal abordaje, la Compañía le pagará sin exceder de la suma asegurada, para el buque, el % de tal suma.

2. En casos en los que la responsabilidad del Asegurado haya sido asignada o se haya llamado acción para limitarla con el consentimiento por escrito de la Compañía, esta pagará también sin exceder de la suma asegurada para el buque, el % de las costas o gastos.

3. Cuando ambos buques sean culpables las reclamaciones por este concepto serán ajustadas conforme al principio de "Responsabilidad Recíproca", tal y como si los armadores de cada buque hubieren sido obligados a pagar cualquier suma a los armadores del otro buque en relación con tal abordaje.

7. En caso de avería gruesa o de incurrir en gastos de abastecimiento o de auxilio o de demandas, juicios, gestiones y viajes (cláusula B. de las condiciones generales), este seguro sólo responderá de la suma a cargo del buque según la relación que existe entre la suma asegurada (menos pérdida o daños si los hubiera por los que la Compañía sea responsable) y el valor de la propiedad salvada. Queda establecido que cuando los gastos recuperados o cuando los gastos exceda de ésta, tales gastos o excedentes serán distribuidos tomando como base el valor neto del buque al ocurrir accidente y una póliza, sin ninguna deducción de pérdida o daño, reportará el porcentaje que le corresponde de dichos gastos o excedentes de gastos.

8. Los averías serán pagaderas sobre cada avería separadamente o sobre su conjunto, sin deducción de tercetos parios, nuevo por viejo.


9. No se considera válida para los efectos de este endoso de avería particular, la que ocurra en la desembocadura del Río Colorado en el Golfo de California: el Puerto de San Felipe, Baja California; el Golfo de Santa Clara, Baja California; la Bahía de los Angeles, Baja California; Puerto Prieta, Sonora; Alvarado, Veracruz; Frontera Tabasco; Barras de San Blas, Tabasco; Puerto Celis, Tabasco; y los Puertos de Progreso y Chetumal, Yucatán.

Aprobado por la Comisión Nacional de Seguros en Oficio número 137, Exp. 7324 (A.M.S.A.)/I, de fecha 9 de marzo de 1967.

4. Queda, además, convenido que los principios invariables en esta Cláusula se aplicarán en caso de que ambos buques sean en todo o en parte de la propiedad de los mismos armadores.

5. Queda siempre entendido que la Compañía en ningún caso pagará cualquier suma que el Asegurado pueda, por disposiciones legales, resultar obligado a pagar por remoción de obstáculos o remolc, daños a puertos, muelles, moliciones, ambarcaderos, plataformas o estructuras similares como consecuencia de colisiones del buque asegurado ni por sumas que resulte obligado a pagar por pérdida o daño a la carga, o a construcciones o componentes del mismo buque o por pérdida de vidas a lesiones a cualquier persona.

Aprobado por la Comisión Nacional de Seguros en Oficio Número 137, Exp. 7324 (A.M.S.A.)/I, de fecha 9 de marzo de 1967.
Aut. C.N.S. en Oficio 1686-Exp. 7324 (S.11)/I-11-27-58



COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS DE DAÑOS
FUNDADA EN 1905
PLAZA DE ERROCAMBLES No. 9
MEXICO D.F.

POLIZA DE BUQUES

Artículo 26 de la Ley sobre el Contrato de Seguro. En el contenido de las pólizas o sus modificaciones no concordaren con la oferta, el Asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que sigan al día en que reciba la póliza. Transcurrido este plazo se considerarán aceptadas las modificaciones de la póliza o de sus modificaciones.

si de común acuerdo las partes así lo solicitaren. El fallecimiento de una de las partes cuando fuere persona física, o su disolución, si fuere una sociedad, ocurridos mientras se esté realizando el peritaje, no anulará ni afectará los poderes o atribuciones del perito, o de los peritos o del tercero, según el caso, o si alguno de los peritos de las partes o el tercero falleciere antes del dictamen, será designado otro por quien correspondiere (las partes, los peritos, la autoridad judicial o la Comisión Nacional de Seguros) para que lo substituya.

Los gastos y costas que se originen con motivo del peritaje serán a cargo de la Compañía y del Asegurado por partes iguales, pero cada parte cubrirá los honorarios de su propio perito.

El peritaje a que esta cláusula se refiere, no significa aceptación de la reclamación por parte de la Compañía; simplemente determinará el monto de la pérdida que eventualmente estuviere obligada la Compañía a resarcir, quedando las partes en libertad de ejercer las acciones y oponer las excepciones correspondientes.

14a.—INDEMNIZACIÓN MAXIMA. — Queda expresamente convenido y entendido que la Compañía no será responsable por una cantidad mayor que la suma asegurada; sin embargo, la Compañía pagará, además, los gastos de demanda, juicios y gestiones que se incurran en los términos de la cláusula 8a.

15a.—DISMINUCION Y REINTEGRACION DE LA SUMA ASEGURADA.—Toda indemnización que la Compañía pague, reducirá en igual cantidad la suma original asegurada, pudiendo reintegrarse ésta por el resto de la vigencia de la póliza a solicitud del Asegurado, quien pagará la prima que correspondiere.

16a.—TERMINACION ANTICIPADA DEL CONTRATO.—No obstante el término de vigencia del Contrato las partes convienen en que éste podrá darse por terminado anticipadamente mediante notificación por escrito. Cuando al Asegurado le dé por terminando, la Compañía tendrá derecho a la parte de la prima

que correspondiera al tiempo durante el cual el seguro hubiere estado en vigor, de acuerdo con la tarifa de seguros de corto plazo aprobada por la Comisión Nacional de Seguros. Cuando la Compañía lo dé por terminado que el seguro cesará en sus efectos después de quince días. La Compañía tendrá derecho a la parte de la prima proporcional al tiempo corrido.

17a.—DEVOLUCION DE PRIMAS POR ESTADIAS.—A la expiración de esta póliza y siempre que el buque haya llegado sano y salvo y se encuentre fondeado en puerto, la Compañía devolverá al Asegurado.

% de la prima por cada treinta días consecutivos que el buque hubiera permanecido amarrado en puerto, fuera de operación y sin carga a bordo, siempre que tal estadía no se deba a reparación. No se considerará tiempo de estadía para los efectos de esta Cláusula cuando el buque se encuentre en radas o en aguas expuestas o no protegidas.

En caso de que el buque se encuentre amarrado en puerto por un período de treinta días consecutivos de los cuales sólo una parte cayera bajo esta póliza, queda convenido que el período de inactividad dentro del cual caiga la fecha de principio o de vencimiento de esta póliza, se considerará que corre desde el primer día en que el buque quede amarrado y sobre esta base la Compañía pagará una proporción de la devolución que corresponda a un período completo de treinta días, igual a la que exista entre el número de días correspondientes a esta póliza y treinta.

18a.—COMPETENCIA.—En caso de controversia, si quejoso deberá ocurrir a la Comisión Nacional de Seguros en los términos del artículo 136 de la Ley General de Instituciones de Seguros y si dicho organismo no es designado árbitro, previa declaración expresa del mismo, podrá ocurrir a los tribunales competentes del domicilio de la Compañía o de sus sucursales donde se haya expedido la póliza.

ENDOSO DE INDEMNIZACION DEDUCIBLE EN AVERIA PARTICULAR

(BUQUES)

No obstante lo que en contrario aparezca en las Condiciones Generales o Especiales de esta Póliza cuando la Compañía tenga que pagar indemnización por la Avería Particular, la misma sólo responderá por el exceso de con respecto a la indemnización.

Para los efectos de esta cláusula toda avería será tratada separadamente, pero queda convenido:

a) Que una avería consecutiva de dos o más incidentes del mismo accidente serán considerados como debidos a tal accidente, y

b) Que los daños que ocurran durante una travesía marítima entre dos puertos, serán considerados como debidos a un accidente.

AUT. C. N. S. EN OFICIO 1686, EXP. 7324 ES/11/1, DE 11-27-58

ENDOSO DE SEGURO DE AVERIA PARTICULAR

(BUQUES)

1. Este seguro se extiende a cubrir, exclusivamente, los daños materiales al buque que como consecuencia directa resulten de:

- La furia de los elementos;
- explosión o rayo;
- varado, hundimiento, incendio o colisión;
- manobras de carga, tránsito, descarga o aprovisionamiento;
- rotura, descompostura mecánica, falta de resistencia o desgaste natural de cualquier parte del buque. Se entenderá, sin embargo, que si bien se cubren los daños que pueden causarse directamente al buque por estas causas, no se cubre, ni la Compañía será responsable, ni pagará la parte misma en que haya ocurrido tal rotura, descompostura mecánica, falta de resistencia o desgaste natural, ni el gasto directamente atribuible a su reparación, reposición o reinstalación.

Para los efectos de este inciso, el daño que en su interior sufra el motor de propulsión con que está dotado el buque, se considerará como descompostura mecánica y se pagará la consecuencia de tal descompostura mecánica, mas no ésta, a menos que sea producida directamente por cualesquiera de las causas mencionadas en los incisos a), b), c) y d).

En consecuencia, todo daño parcial proveniente de causa que no sean las arriba estipuladas, queda excluido de la cobertura de este seguro.

La responsabilidad de la Compañía por los conceptos anteriores, excepto lo previsto más adelante, quedará sujeta a que los daños materiales al buque excedan del 3% del avalúo convenido en esta póliza, o de la suma de cuando el 3% antes estipulado resultare mayor, quedando por lo tanto a cargo del Asegurado cualquier daño menor. Sin embargo, queda entendido y convenido que cuando el buque se haya varado, hundido o incendiado, o haya entrado en abordaje, la Compañía pagará el daño ocasionado por ello aun cuando no exceda de la franquicia estipulada.

En ningún caso será responsable la Compañía por daños no reparados en adición a una pérdida total subsiguiente, ocurrida durante la vigencia de este seguro.

2. Queda además convenido que la Compañía pagará el costo de reparación de fondos cuando ésta sea aconsejable después de una varada, aun en caso de no encontrarse dañado. Sin embargo, la Compañía no pagará ninguna reclamación con respecto a la limpieza o pintura de los fondos del buque.

3. Las condiciones referentes a la avería menor del 3% o a la cantidad estipulada en la cláusula 2a. de este endoso a cargo del asegurado se aplicarán a cada viaje como si existiese asegurado separadamente.

A elección del Asegurado un viaje se inicia:

- Cuando el buque principie a cargar;
- cuando zarpe en lastre;
- cuando el buque sea entregado al Asegurado;
- cuando el buque termine una estadía en puerto, como tal se abaje se define.

El viaje termina cuando el buque haya hecho una travesía, o cuando haya cesado y derregado los cargamentos, lo que primero ocurra.

Queda entendido y convenido que por una travesía se entiende:

- el período comprendido desde que el buque principie a cargar en el puerto de partida hasta que complete la descarga en el puerto de destino;
- el período comprendido desde el momento en que el buque salga en lastre hasta que llegue al primer puerto o lugar donde atracar, siempre que no entre de arribada forzada;
- todo estadía de 30 días o fracción en aguas protegidas, en un puerto o lugar que no sea de arribada forzada, cuando el buque no se encuentre en reparación ni tenga carga a bordo.

Cuando el buque zarpe en lastre de un puerto o lugar o otro con objeto de efectuar reparaciones de daños, dicha travesía, junto con la anterior, se considerará como una sola travesía.

El principio de un viaje no podrá fijarse de manera que incluya parte de otro viaje sobre el cual se haga una reclamación ya sea al amparo de esta póliza o de la precedente. Al calcular el 3% a que antes se hace referencia, la avería particular que ocurra fuera del período cubierto por esta póliza puede ser agregada a la avería particular que ocurra dentro del aliado período, siempre que ocurra en el mismo viaje (como queda definido antes), pero la Compañía no será responsable por aquella parte de la reclamación que se haya originado dentro de tal período.

4. En caso de sobrenueve pérdidas o daños, la Compañía tendrá derecho a decidir el puerto al cual deberá proseguir el buque dañado para entrar en dique o repararse, y al usar este derecho, la Compañía reembolsará al Asegurado el costo adicional a que dieren lugar el cumplimiento de tal requerimiento de la Compañía.

5. La Compañía tendrá asimismo el derecho de veto en relación con el lugar de reparación o con quien se proponga para llevarla a cabo. Siempre que al costo del daño sea determinable, la Compañía puede pedir o requerir que se pida presupuesto para la reparación del buque.

APENDICE 2 AL CAP. VII. SEC. CUARTA, SUB SEC. SEGUNDA

MODELO DE POLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTES

F. 20-8-01-A



INSTITUCION NACIONAL DE SEGUROS DE DAÑOS
MEXICO 4, D. F.
CABLE ASEMESSA

PLAZA DE FERROCARRILES 9
TEL. 5-66-29-22

APARTADO
1458

POLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTES

POLIZA NUM.

Prima

SUMA ASEGURADA

Impuesto

TOTAL

ASEGURADORA MEXICANA, S. A., (que en lo sucesivo se denominará "la Compañía"), de acuerdo con las condiciones generales y especiales estipuladas en esta Póliza, teniendo prelación las últimas sobre las primeras asegura a favor de

..... denominado en adelante "el Asegurado"), por cuenta de quien corresponda hasta la suma de \$

sobre

Transportado(s) por

según conocimiento No. firmado el

desde hasta

via consignado(s) a

Las pérdidas indemnizables se pagarán al Asegurado en su orden, en el domicilio de la Compañía o en el de sus sucursales, contra la entrega de esta Póliza y la comprobación del interés asegurable del reclamante.

Para la comprobación de los daños o pérdidas sufridos por los bienes, deberá recabarse un Certificado de Avería de

..... o de las personas indicadas en el inciso c) de la Cláusula 15.

NUMEROS
Y
MARCAS

CONDICIONES ESPECIALES

EN TESTIMONIO DE LO CUAL la Compañía firma la presente
el de de 19.....

Si esta Póliza fuere expedida por un agente de la Compañía debidamente autorizado, la misma no será válida sin la firma de dicho Agente.

ASEGURADORA MEXICANA, S. A.

Firma del Agente ...

Sirva(n)se Ud(s). leer las condiciones impresas en esta Póliza así como el texto de la misma, y en caso de encontrar en la redacción de este último algún error, devuélva(n)la para su corrección, de acuerdo con el artículo 25 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, que a la letra dice:

"Artículo 25.- Si el contenido de la Póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta, el Asegurado podrá pedir la modificación durante el tiempo dentro de los treinta días que sigan al día en que reciba la póliza. Transcurrido este plazo se considerará aceptadas las estipulaciones de la Póliza o de sus modificaciones".

CONDICIONES GENERALES

TRANSPORTE MARITIMO

1a.—**VIGENCIA DEL SEGURO:** Este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes quedan a cargo de portadores para su transporte, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los mismos sobre los muelles en el puerto de destino.

2a.—**ALICUO:** La cobertura de este seguro se extiende a las mercancías de ajujo incluyendo el transporte por embarcaciones menores hasta o desde el buque, considerándose cada embarcación, balsa, gabarra o chalán, asegurado separadamente.

3a.—**EMBARQUES BAJO CUBIERTA:** Salvo pacto en contrario, la Compañía asegura solamente los bienes estibados bajo la cubierta principal del buque.

4a.—**RIESGOS CUBIERTOS**—Este seguro cubre exclusivamente:

- Los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo y explosión o por variada, hundimiento o colisión del barco;
- La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga; y
- La contribución por el asegurado a la avería gruesa o general y a los cargos del salvamento que será pagada según las disposiciones del Código de Comercio Mexicano; conforme a las reglas de York-Amberes, o por las leyes extranjeras aplicables de acuerdo con lo que estipule la carta de porte o el contrato de fletamento.

TRANSPORTE TERRESTRE Y/O AEREO

5a.—**VIGENCIA DEL SEGURO:** Este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los portadores para su transporte y cesa cuarenta y ocho horas de días hábiles después de la llegada de los bienes al punto de destino estipulado o con su entrega al consignatario si esto ocurriera primero.

6a.—**RIESGOS CUBIERTOS:** Este seguro cubre exclusivamente los daños materiales a los bienes causados por incendio, rayo y explosión; o por caída de aviones, auto-ignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado; incluyendo hundimiento o rotura de puente.

ENVIOS POSTALES

7a.—En este caso, los riesgos cubiertos serán especificados en esta Póliza en cuanto corresponda a los respectivos medios de transporte empleados, pero la vigencia del seguro se iniciará desde el momento en que los bienes sean recibidos por las oficinas postales y terminará al ser entregados al destinatario.

PROTECCION ADICIONAL

8a.—**VARIACIONES:** Se tendrá por cubiertos los bienes al sobrevenir desviación, cambio de ruta, transbordo u otra variación del viaje en razón al ejercicio de facultades concedidas al arriador o porteador conforme al contrato de fletamento o conocimiento de embarques, así como la omisión involuntaria o error en la descripción de los bienes, del buque, del vehículo o del viaje y en su caso el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

9a.—**INTERRUPCION EN EL TRANSPORTE:** Si durante el transporte sobrevinieren circunstancias anormales, no exceptuadas en esta Póliza, que hicieren necesario que entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedaren estacionados o almacenados en bodega, muelles, plataformas, embarcaderos, malecones u otros lugares, el seguro continuará en vigor y el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Si la interrupción en el transporte se debe en todo o en parte a la voluntad del Asegurado o de quien sus intereses representa, o a riesgos no amparados o que estén excluidos de esta Póliza, el seguro cesará desde la fecha de tal interrupción.

ES OBLIGACION DEL ASEGURADO DAR AVISO A LA COMPAÑIA TAN PRONTO TENGA CONOCIMIENTO DE HABERSE PRESENTADO ALGUNA DE LAS CIRCUNSTANCIAS O SUCESOS PREVISTOS EN LAS CLAUSULAS 8a. Y 9a., YA QUE EL DERECHO A TAL PROTECCION DEPENDE DEL CUMPLIMIENTO POR EL ASEGURADO DE ESTA OBLIGACION DE AVISO.

10a.—**RECONOCIMIENTO DE DERECHOS:** El derecho derivado de esta Póliza nunca podrá ser aprovechado directa o indirectamente por ningún porteador o depositario, aunque se estipule en el conocimiento de embarque o de cualquier otra forma.

EXCLUSIONES

11a.—**RIESGOS EXCLUIDOS QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO.**

Si su pacto la protección de alguno de los riesgos mencionados, el Asegurado pagará la prima correspondiente:

- Huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines, o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos toman las autoridades.
- Apresamiento, confiscación, destrucción o daño por ingenios o barcos de guerra, piratería, apoderamiento en tierra o en el mar, arrastros, restricciones, detenciones u otras actividades de guerra o beligerancia, actos de reyes, príncipes o pueblos en persecución de hostilidades o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya ocurran antes o después de la declaración de guerra, y sean por un beligerante o no, incluyendo facciones empeñadas en guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos; bombardeos aéreos, minas flotantes o estacionarias o torpedos perdidos o abandonados, así como por cualquier arma de guerra que emplee energía atómica o fuerza radiactiva; y
- Baratería del capital o tripulación.

11) **RIESGOS EXCLUIDOS QUE NO PUEDEN SER CUBIERTOS.**

- La violación del Asegurado o quien sus intereses represente a cualquier ley, disposiciones o reglamentos expedidos por cualquier autoridad extranjera o nacional (federal, estatal, municipal o de cualquier otra especie);
- La naturaleza perecedera inherente a los bienes (vicio propio);
- La demora; y
- La pérdida de mercado.

12a.—**CLAUSULA DE MAQUINARIA:** Cuando la pérdida o daño sean causados directamente por los riesgos cubiertos o cualquier parte de una máquina que al estar completa para su venta o uso, conste de varias partes, la Compañía solamente responderá hasta por el valor proporcional asegurado de la parte perdida o averiada.

13a.—**CLAUSULA DE ETIQUETAS:** Cuando el daño sea causado directamente por los riesgos cubiertos y sólo afecte las etiquetas o envolturas, la Compañía será responsable únicamente hasta por una cantidad suficiente para pagar el costo de reposición de tales etiquetas o envolturas y para marcar nuevamente los artículos.

PROCEDIMIENTOS EN CASO DE SINIESTRO

14a.—**MEDIDAS DE SALVAGUARDA O RECUPERACION:** Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de los riesgos amparados por esta Póliza, el Asegurado, sus apoderados, sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y protección de los bienes y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio, y en su caso, viajarán y harán las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación de los bienes o parte de ellos. El cumplimiento de esta obligación, podrá afectar los derechos del Asegurado en los términos de Ley.

A tales gastos contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada con el valor real de los bienes. Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o proteger los bienes, se interpretará como renuncia o abandono.

15a.—**A) RECLAMACION EN CONTRA DE LOS PORTEADORES:** En caso de cualquier pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta Póliza, el Asegurado, o quien sus derechos represente, reclamará por escrito directamente al porteador dentro del término que fije el conocimiento de embarque y cumplirá con todos los requisitos que el mismo establezca para dejar a salvo sus derechos. El Asegurado, o quien sus derechos represente, hará dicha reclamación antes de darse por recibido sin reserva de los bienes.

B) AVISO: Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta seguro, el Asegurado tendrá el deber de comunicarlo por escrito a la Compañía, tan pronto como se entere de lo acaecido.

C) CERTIFICACION DE DAÑOS: En caso de pérdida o daño que pudieran dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el Asegurado, o quien sus derechos represente, solicitará desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirá: al Comisario de Averías de la Compañía si lo hubiere en el lugar en que se requiera la inspección, y en su defecto, al agente local de Lloyd's o al representante del Board of Underwriters of New York, y a falta de éstos, a un Notario Público, a la autoridad judicial, y en su caso, a la postal y por último a la autoridad política local.

El derecho a la indemnización de los daños o pérdidas sufridos, queda expresamente condicionado a que la inspección de averías se efectúe dentro de los cuatro días hábiles siguientes a la terminación del viaje, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 1a. y 6a. de estas Condiciones Generales o en la "de bodega o bodegas", si la tuviera la Póliza.

D) RECLAMACION: Dentro de los 60 días siguientes al aviso de pérdida dado según el inciso B) de esta cláusula, el Asegurado deberá someter a la Compañía por escrito su reclamación pormenorizada y acompañada de los siguientes documentos:

- Copia certificada de la protesta del capitán del buque, en su caso.
- El certificado de daños obtenido de acuerdo con el inciso C) de esta cláusula.
- Factura comercial y documentos probatorios de gastos incurridos.
- Copia del conocimiento de embarque.
- Copia de su reclamación a los portadores y la contestación original de éstos, si la hubiere.
- Su declaración respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes cubiertos por esta Póliza.

PAGOS DE PERDIDAS

16a.—**VALOR DEL SEGURO:** La Compañía nunca será responsable por porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que exista entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni por porcentaje mayor que el que exista entre el monto de esta Póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubran el riesgo que haya originado la pérdida. Si la Póliza comprende varios incisos, la presente estipulación será aplicable a cada uno de ellos por separado.

17a.—**REPOSICION EN ESPECIE:** Tratándose de bienes fungibles, la Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otros de igual clase y calidad, en vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño.

18a.—**COMPETENCIA:** Los interesados se someten expresamente para todo evento de litigio proveniente de esta Póliza, a los tribunales competentes de México, D. F.

19a.—**NOTIFICACIONES:** Cualquier declaración o notificación relacionada con el presente contrato deberá hacerse a la Compañía, por escrito, precisamente en su domicilio social o en el de sus sucursales.

MODELO DE POLIZA ABIERTA DE SEGURO DE
TRANSPORTES



INSTITUCION NACIONAL DE SEGUROS DE DAÑOS

APARTADO 1438

MEXICO 4, D. F.

PLAZA FERROCARRILES N° 9

DEPARTAMENTO MARITIMO
Y DE TRANSPORTES

POLIZA ABIERTA No.

La ASEGURADORA MEXICANA, S. A. (denominada en adelante la Compañía), asegura a favor de

..... (denominado en adelante el Asegurado), bajo
las CONDICIONES GENERALES y las ESPECIALES estipuladas en la especificación anexa, que forma parte
integrante de esta POLIZA ABIERTA, teniendo prelación las últimas citadas sobre las primeras.

La presente POLIZA ABIERTA ha sido expedida en duplicado a cada una de las partes contratantes
ha recibido un ejemplar de la misma, y para que conste en donde convenga, se firma en la ciudad de México,
D. F., el día .., del mes de .., del año de ..

EL ASEGURADO

ASEGURADORA MEXICANA, S. A.

CONDICIONES GENERALES

TRANSPORTE MARITIMO

1a.—**VIGENCIA DEL SEGURO:** Este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los portadores para su transporte, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los mismos sobre los muelles en el puerto de destino.

2a.—**ALÍJO:** La cobertura de este seguro se extiende a las maniobras de alíjo incluyendo el transporte por embarcaciones menores hasta o desde el buque, considerándose cada embarcación, balsa, gabarra o chalán, asegurado separadamente.

3a.—**EMBARQUES BAJO CUENTA:** Salvo pacto en contrario, la Compañía asegura solamente los bienes exhibidos bajo la cubierta principal del buque.

4a.—**RIESGOS CUBIERTOS:** Este seguro cubre exclusivamente:

- a) Los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo y explosión; o por varada, hundimiento o colisión del barco;
- b) La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga; y
- c) La contribución por el asegurado a la avería gruesa o general y a los cargos de salvamento que será pagada según las disposiciones del Código de Comercio Mexicano; conforme a las reglas de York-Amberes, o por las leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipule la carta de porte o el contrato de fletamento.

TRANSPORTE TERRESTRE Y/O AEREO

5a.—**VIGENCIA DEL SEGURO:** Este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los portadores para su transporte y cesa cuarenta y ocho horas de días hábiles después de la llegada de los bienes al punto de destino estipulado, o con su entrega al consignatario si esto ocurriera primero.

6a.—**RIESGOS CUBIERTOS:** Este seguro cubre exclusivamente los daños materiales a los bienes causados por incendio, rayo y explosión; o por caída de aviones, auto-ignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado; incluyendo hundimiento o rotura de puentes.

ENVÍOS POSTALES

7a.—En este caso, los riesgos cubiertos serán especificados en esta Póliza en cuanto correspondan a los respectivos medios de transporte empleados, pero la vigencia del seguro se iniciará desde el momento en que los bienes sean recibidos por las oficinas postales y terminará al ser entregados al destinatario.

PROTECCION ADICIONAL

8a.—**VARIACIONES:** Se tendrán por cubiertos los bienes si sobreviniere desviación, cambio de ruta, transbordo u otra variación del viaje en razón al ejercicio de facultades concedidas al armador o porteador conforme al contrato de fletamento o conocimiento de embarque, así como la omisión involuntaria o error en la descripción de los bienes, del buque, del vehículo o del viaje, y en su caso, el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

9a.—**INTERRUPCIÓN EN EL TRANSPORTE:** Si durante el transporte sobreviniesen circunstancias anormales, no exceptuadas en esta Póliza, que hicieran necesario que entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedaran estacionados o almacenados en bodegas, muelles, plataformas, embaucaderos, malleones u otros lugares, el seguro continuará en vigor y el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Si la interrupción en el transporte se debe en todo o en parte a la voluntad del Asegurado o de quien sus intereses representa, o a riesgos no amparados o que estén excluidos de esta Póliza, el seguro cesará desde la fecha de tal interrupción.

10a.—**OBLIGACION DEL ASEGURADO DAR AVISO A LA COMPAÑIA TAN PRUNTO TENGA CONOCIMIENTO DE HABERSE PRESENTADO ALGUNA DE LAS CIRCUNSTANCIAS O SUCEOS PREVISTOS EN LAS CLAUSULAS 8a. Y 9a. YA QUE EL DERECHO A TAL PROTECCION DEPENDE DEL CUMPLIMIENTO POR EL ASEGURADO DE ESTA OBLIGACION DE AVISO.**

10a.—**RECONOCIMIENTO DE DERECHOS:** El derecho derivado de esta Póliza nunca podrá ser aprovechado directa o indirectamente por ningún porteador o depositario, aunque se estipule en el conocimiento de embarque o de cualquier otra forma.

EXCLUSIONES

11a.—**1) RIESGOS EXCLUIDOS QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO.**

Si se pacta la protección de alguno de los riesgos mencionados, el asegurado pagará la prima correspondiente:

- a) Huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades;
- b) Apresamiento, confiscación, destrucción o daño por ingenios o barcos de guerra, piratería, apoderamiento en tierra o en el mar, arrestos, restricciones, detenciones u otras actividades de guerra o beligerancia, actos de reyes, príncipes o pueblos en persecución de hostilidades o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya ocurran antes o después de declaración de guerra, y sean por un beligerante o no, incluyendo facciones empeñadas en guerra civil, revolución, o insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos; bombardeos aéreos, minas flotantes o estacionarias o torpedos perdidos o abandonados así como por cualquier arma de guerra que emplee energía atómica, fuerza radiactiva; y
- c) Batallas del capitán o tripulación.

11b.—**RIESGOS EXCLUIDOS QUE NO PUEDEN SER CUBIERTOS.**

a) La violación del Asegurado o quien sus intereses represente a cualquier ley, disposiciones o reglamento expedidos por cualquier autoridad extranjera o nacional (federal, estatal, municipal o de cualquiera otra especie);

b) La naturaleza perecedera inherente a los bienes (vicio propio);

c) La demora; y

d) La pérdida de mercado.

12a.—**CLAUSULA DE MAQUINARIA:** Cuando la pérdida o daño sean causados directamente por los riesgos cubiertos a cualquier parte de una máquina que al estar completa para su venta o uso, conste de varias partes, la Compañía solamente responderá hasta por el valor proporcional asegurado de la parte perdida o averiada.

13a.—**CLAUSULA DE ETIQUETAS:** Cuando el daño sea causado directamente por los riesgos cubiertos y solo afecte las etiquetas o envolturas, la Compañía será responsable únicamente hasta por una cantidad suficiente para pagar el costo de reposición de tales etiquetas o envolturas y para marcar nuevamente los artículos.

PROCEDIMIENTOS EN CASO DE SINIESTRO

14a.—**MEDIDAS DE SALVAGUARDIA O RECUPERACION:** Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de los riesgos amparados por esta Póliza, el Asegurado, sus apoderados, sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y protección de los bienes y para establecer derechos de recibo y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio, y en su caso, viajarán y harán las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación de los bienes o partes de ellos. El incumplimiento de esta obligación, podrá afectar los derechos del Asegurado en los términos de Ley.

A tales gastos contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada con el valor real de los bienes. Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o proteger los bienes, se interpretará como renuncia o abandono.

15a.—**A) RECLAMACION EN CONTRA DE LOS PORTEADORES:** En caso de cualquier pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta Póliza, el Asegurado, o quien sus derechos represente, reclamará por escrito directamente al porteador dentro del término que fije el conocimiento de embarque y cumplirá con todos los requisitos que el mismo establezca para dejar a salvo sus derechos. El Asegurado, o quien sus derechos represente, hará dicha reclamación antes de darse por recibida sin reserva de los bienes.

B) **AVISO:** Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el Asegurado tendrá el deber de comunicarlo por escrito a la Compañía, tan pronto como se entere de lo acaecido.

C) **CERTIFICACION DE DAÑOS:** En caso de pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el Asegurado, o quien sus derechos represente, solicitará desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirá al Comisario de Averías de la Compañía si lo hubiere en el lugar en que se requiera la inspección, y en su defecto, al agente local de Lloyd's o al representante del Board of Underwriters of New York y a falta de éstos, a un Notario Público, a la autoridad judicial y en su caso, a la postal y por último a la autoridad política local.

El derecho a la indemnización de los daños o pérdidas sufridos, queda expresamente condicionado a que la inspección de averías se efectúe dentro de los cuatro días hábiles siguientes a la terminación del viaje, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 1a. y 5a. de estas Condiciones Generales o en la "de bodega o bodegas", si la tuviere la Póliza.

D) **RECLAMACION:** Dentro de los 60 días siguientes al aviso de pérdida dado según el inciso B) de esta Clausula, el Asegurado deberá amparar a la Compañía por escrito su reclamación por menor suma y acompañada de los siguientes documentos:

- 1.—Copia certificada de la protesta del capitán del buque, en su caso.
- 2.—El certificado de daños obtenido de acuerdo con el inciso C) de esta Clausula.
- 3.—Factura comercial y documentos probatorios de gastos incurridos.
- 4.—Copia del conocimiento de embarque.
- 5.—Copia de su reclamación a los portadores y la contestación original de éstos, si la hubiere.
- 6.—Su declaración respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes cubiertos por esta Póliza.

PAGOS DE PERDIDAS

16a.—**VALOR DEL SEGURO:** La Compañía nunca será responsable por porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que existe entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni por porcentaje mayor que el que exista entre el monto de esta Póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubran el riesgo que haya originado la pérdida. Si la Póliza comprende varios incisos, la presente estipulación será aplicable a cada uno de ellos por separado.

17a.—**REPOSICION EN ESPECIE:** Tratándose de bienes fungibles, la Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otros de igual clase y calidad, en vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño.

18a.—**COMPETENCIA:** Los interesados se someten expresamente para todo evento de litigio proveniente de esta Póliza, a los tribunales competentes de México, D. F.

19a.—**NOTIFICACIONES:** Cualquier declaración o notificación relacionada con el presente contrato deberá hacerse a la Compañía, por escrito, precisamente en su domicilio social o en el de sus sucursales.

Si la interrupción en el transporte se debe en todo o en parte a la voluntad del Asegurado o de quien sus intereses represente, o a riesgos no amparados o que estén excluidos de esta Póliza, el seguro cesará desde la fecha de tal interrupción.

ES OBLIGACIÓN DEL ASEGURADO DAR AVISO A LA COM. P. A. TAN PRUNTO TENGA CONOCIMIENTO DE HABERSE PRESENTADO ALGUNA DE LAS CIRCUNSTANCIAS O SUCESOS PREVISTOS EN LAS CLAUSULAS 8a. Y 9a., YA QUE EL DERECHO A TAL PROTECCIÓN DEPENDE DEL CUMPLIMIENTO POR EL ASEGURADO DE ESTA OBLIGACIÓN DE AVISO.

10a.—RECONOCIMIENTO DE DERECHOS: El derecho derivado de esta Póliza nunca podrá ser aprovechado directa o indirectamente por ningún porteador o depositario, aunque se estipule en el conocimiento de embarque o de cualquier otra forma.

EXCLUSIONES

11a.—I) RIESGOS EXCLUIDOS QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO.

Si se pacta la protección de alguno de los riesgos mencionados, el asegurado pagará la prima correspondiente:

- 1) Huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades;
- 2) Apresamiento, confiscación, destrucción o daño por ingenios o barcos de guerra, piratería, apoderamiento en tierra o en el mar, arrebatos, restricciones, detenciones u otras actividades de guerra o beligerancia, actos de revueltas, príncipes o pueblos en persecución de hostilidades o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya ocurran antes o después de declaración de guerra, y sean por un beligerante o no, incluyendo acciones emprendidas en guerra civil, revolución, o insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos; bombas aéreas, minas flotantes o estacionarias o torpedos perdidos o abandonados así como por cualquier arma de guerra que emplee energía atómica, fuerza radiactiva; y
- 3) Baratería del capitán o tripulación.

II) RIESGOS EXCLUIDOS QUE NO PUEDEN SER CUBIERTOS.

queda expresamente condicionado a que la inspección de averías se efectúe dentro de los cuatro días hábiles siguientes a la terminación del viaje, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 1a. y 8a. de estas Condiciones (tenientes o en la "de Bodega o Bodega", si la tuviera la Póliza).

D) RECLAMACIÓN: Dentro de los 60 días siguientes al aviso de pérdida dado según el inciso B) de esta Cláusula, el Asegurado deberá someter a la Compañía por escrito su reclamación por escrito y acompañada de los siguientes documentos:

- 1.—Copias certificadas de la protesta del capitán del buque, en su caso;
- 2.—El certificado de dafna obtenido de acuerdo con el inciso C) de esta cláusula;
- 3.—Factura comercial y documentos probatorios de gastos incurridos;
- 4.—Copias del conocimiento de embarque;
- 5.—Copias de su reclamación a los portadores y la contestación original de éstos, si la hubiere;
- 6.—Su declaración respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes cubiertos por esta Póliza.

PAGOS DE PÉRDIDAS

16a.—VALOR DEL SEGURO: La Compañía nunca será responsable por porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que existe entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni por porcentaje mayor que el que exista entre el monto de esta Póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubran el riesgo que haya originado la pérdida. Si la Póliza comprende varios incisos, la presente estipulación será aplicable a cada uno de ellos por separado.

17a.—REPOSICIÓN EN ESPECIE: Tratándose de bienes fungibles, la Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otros de igual clase y calidad, en vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o dafno.

18a.—COMPETENCIA: Los interesados se someten expresamente para todo evento de litigio proveniente de esta Póliza, a los tribunales competentes de México, D. F.

19a.—NOTIFICACIONES: Cualquier declaración o notificación relacionada con el presente contrato deberá hacerse a la Compañía, por escrito, precisamente en su domicilio social o en el de sus sucursales.

SEGURO

la cosa se valore definitivamente en el momento de la conclusión del contrato.³⁴

d) *Riesgos de robo*. En el derecho inglés habrá que distinguir si hubo robo con violencia, (latrocinium) en cuyo caso el riesgo se considerará cubierto, o robo clandestino (furtum), que no se indemnizará. Las legislaciones francesa y belga no cubren el robo, el que sí es cubierto en el derecho griego.³⁵

e) *Término de prescripción*. El término para la prescripción es de un año en Italia, de dos en Japón, en Grecia, y en U.R.S.S., de tres en Noruega, de cinco en Francia.³⁶

Como se ve por los datos transcritos, existe una gran disparidad, que podría ser superada por la vía de acuerdos entre los diversos aseguradores, dado que, como hemos señalado y repetimos, una gran proporción de las normas del seguro marítimo son, por su naturaleza, supletorias, y nada impediría, técnicamente, la formación de pólizas-tipo, universales.

34 SMET, *op. cit.*

35 SMET, *op. cit.*

36 SMET, *op. cit.*

LOS ACCIDENTES DE MAR Y EL CONTRATO DE SALVAMENTO

SUMARIO: I. Los principales accidentes de mar. a) La arribada forzosa. b) El abordaje. c) La varada. d) El naufragio. II. Asistencia y salvamento. 1. Referencias históricas. 2. Características principales de las obligaciones derivadas del salvamento. Distinción entre asistencia y salvamento. El sistema latino continental. El sistema inglés. La Convención de Bruselas. El ordenamiento mexicano. 3. El contrato de salvamento. a) Elementos personales: Los salvadores. Los derechos habientes sobre lo salvado. b) La forma del contrato. c) Elementos reales: El peligro. El éxito. Las cosas naufragadas. e) La retribución a los salvadores.

I. Los accidentes de mar crean una situación de peligro para las personas, el buque y las mercancías. Esa situación da origen a la asistencia, cuando se trata de superar al peligro, y al salvamento, cuando se trata de rescatar cosas perdidas, naufragadas. A reserva de volver sobre el tema al estudiar las averías, nos referiremos a los más usuales accidentes de mar.

a) *La arribada forzosa.* Habrá arribada forzosa cuando el buque regrese a su puerto de salida o recale a otro puerto no previsto en su itinerario. Generalmente, la arribada es consecuencia de otro accidente de mar (falta de víveres o combustibles, desperfecto de máquinas, etc.), y el problema que se plantea es el determinar si la arribada es o no legítima. La arribada será legítima cuando las causas que la motivaron no sean imputables al naviero o al capitán, y será ilegítima, cuando les sean imputables tales causas.¹ Si la arribada no fue legítima, el naviero responderá de los daños que se hayan ocasionado, y si fue legítima, cada quien reportará sus propios daños.

b) *El abordaje.* 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 la colisión.

Puede ser el abordaje fortuito o culposo. El culposo puede ser culposo simple, cuando una de las partes es la culpable, o culposo doble o múltiple, según sea que dos o más partes sean todas culpables.

El abordaje está regulado por la "Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje", suscrita en Bruselas en 1910 y ratificada por nuestro país en 1929.

En el abordaje fortuito o debido a causas de fuerza mayor, "los daños se sufrirán por quienes los hayan recibido", según dispone el artículo 2o. de la Convención.

Si fuere culpable simple, los daños serán reparados por "aquel que haya tenido la culpa". (Convención, Art. 2o.)

Si hubiere culpa común, "la responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente", y si no fuere posible establecer la proporción, se repartirán el importe de los daños por partes iguales. (Convención, Art. 4o.)

Los daños que se ocasionen a las personas y bienes que se encuentren a bordo, se pagarán por los culpables, en la proporción indicada. Si se trata de personas, todos los culpables serán solidarios frente a los terceros dañados, y si los daños fueren sólo sobre cosas, no habrá solidaridad en los culpables. (Convención, Art. 4o. in fine.)

La prescripción de las acciones derivadas de abordaje es de dos años, según el artículo 7o. de la Convención.

c) *La varada.* Varada o encalladura es la fijación del buque a un banco de tierra, en aguas bajas. Si la varada es definitiva, es decir, si no se logra desencallar al buque, se convertirá en naufragio.

d) *El naufragio.* Por naufragio se entiende la pérdida del buque o su imposibilidad absoluta para navegar. La voz deriva de *navis fractio*, rotura de la nave; pero el concepto es más amplio: comprende, como ya indicamos, la encalladura definitiva y, en general, la imposibilidad absoluta del buque para navegar.² El buque hundido o naufragado recibe el nombre de pecio, y podrá, como adelante veremos, ser objeto de salvamento.

México ratificó el Convenio de Londres, de 1948, sobre Reglas Internacionales para prevenir los abordajes en el mar; y un nuevo texto de este Convenio, anexo a la Convención de 1960 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (antes transcrita) ha reformado dichas reglas. Estas

¹ Conf. FRANCISCO DE CAMERONCOLOCHES Y ALFARÍA. *Tratado de Derecho Marítimo Español*. Tomo III, pág. 102 y sig.

² Conf. BRUNETTI. *Op. cit.* Tomo III, pág. 456. NORRIS MARTIN J. *The Law of Salvage*. New York, 1958, pág. 222.

reglas pueden considerarse universales, ya que han sido adoptadas por casi todos los países, incluso los pertenecientes al Sistema Anglosajón.³

II. ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

1. *Referencias históricas.* El auxilio o asistencia en el mar es una institución moderna, que el derecho antiguo no conocía, dadas las características técnicas de la navegación antigua. Nace la asistencia "con la introducción del vapor en la navegación".⁴

Por asistencia se entiende la ayuda prestada, desde el exterior del buque, a una persona o una cosa en peligro de mar, y por salvamento, la superación de ese peligro o el rescate de la persona o cosa ya naufragadas.

El salvamento era legislado desde el derecho rodio, en cuyas leyes se disponía que en casos de naufragio o encalladura, la persona que salvase alguna cosa del desastre naval, tendría derecho a un quinto del valor de la cosa salvada.⁵ Si se trataba de bienes preciosos, como el oro y la plata, la remuneración del salvador se graduaba en razón de su esfuerzo, el que se consideraba proporcional a la profundidad donde la cosa se encontrara: si estaba hasta un codo, se tenía derecho a un décimo del valor salvado; si a ocho codos, el derecho era a un tercio, y si a quince codos, se tenía derecho a la mitad.⁶

Se castigaba el robo de la cosa naufragada y la violencia o malos tratos infringidos a los naufragos.⁷

Los principios rodios pasan al derecho romano, donde quedó establecido claramente que el naufragio no producía la pérdida del derecho de propiedad sobre las cosas naufragadas.⁸ Regía el principio "*res pro domine suo clamat ubicunque sit*". Y se castigaba el hurto de las cosas naufragadas.

A la caída del imperio romano de occidente los ordenamientos bárbaros introdujeron, en favor de los señores, el "*ius naufragi*". El señor en cuyas playas se encontraban cosas naufragadas se apoderaba de ellas y podía, inclusive, esclavizar a los naufragos.⁹ Contra tan bárbaras disposiciones se pronunciaron los pontífices romanos, quienes propugnaron por la abolición del *ius naufragi* y por el establecimiento de la obligación de prestar salvamento aun a los no cristianos.¹⁰

³ Véase MAXSON, *The Law of Collision at Sea*, En *British Shipping Laws*, Edición 11a., por Kenneth C. McGuffie. Tomo IV, pág. 928 y sig.

⁴ SERGIO FERRARINI, *Il Soccorso in Mare*, Milán, 1964, pag. 1.

⁵ MARTIN J. NORRIS, *The Law of Salvage*, New York, 1953, pag. 5.

⁶ NORRIS, *op. cit.*, pag. 6.

⁷ NORRIS, *op. cit.*, pag. 6.

⁸ FERRARINI, *op. cit.*, pag. 2.

⁹ FERRARINI, *op. cit.*, pag. 2.

¹⁰ FERRARINI, *op. cit.*, pag. 2. HÉCTOR A. SCHULDRICH FALILDA, *Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, 1963, pag. 501.

En el siglo XI queda abolido el *ius naufragi* y se vuelve a los viejos principios rodio-romanos. En las Ordenanzas de la ciudad italiana de Trani, de 1063, se estableció la obligación de los salvadores de entregar al tribunal consular dentro de tres días, bajo inventario, las cosas salvadas. Si el dueño reclamaba las cosas dentro de treinta días, la mitad sería entregada al salvador, y si nadie reclamaba en dicho término, el propio salvador tenía derecho a la totalidad de las cosas.¹¹

Disposiciones semejantes reaparecen en los Róoles de Olerón, en las leyes hanseáticas y, a través de la Ordenanza de la Marina, de Luis XIV, llegan al Código de Comercio Napoleónico, y de este Código, como otras instituciones que ya hemos estudiado, pasan al Código español y a los latino-americanos.

2. *CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DERIVADOS DEL SALVAMENTO.* El salvamento puede ser contractual o extracontractual. Según mandato de la vieja ley del mar, recogido por nuestra ley y reconocido internacionalmente, "todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación en peligro, estará obligado a auxiliarla, y sólo podrá excusarse cuando el hacerlo implique serio peligro para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros". (Art. 72.) El auxilio y el salvamento de personas puede ser, pues, solicitado o no por la persona en peligro, y lo mismo puede suceder con el auxilio y salvamento de las cosas. Si el costo del auxilio o del salvamento no fuere convenido, la autoridad marítima (la dependencia competente será la Dirección de Marina Mercante) los tasarán, y si hubiere inconformidad de alguna de las partes, resolverá el juez. (Art. 85.)

El salvador tendrá privilegio para el cobro de su crédito, sobre los objetos salvados. (Art. 85.)

Sobre estos puntos volveremos al estudiar en seguida el texto de la Convención Sobre Abordaje y Salvamento Marítimos, suscrito en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 y ratificada por decreto del 2 de marzo de 1929.

Distinción entre asistencia y salvamento. El sistema latino continental. El sistema inglés. La Convención de Bruselas. El ordenamiento mexicano. En el sistema derivado del Código de Napoleón se distingue entre asistencia y salvamento: en el sistema inglés no se hace tal distinción, y en la Convención de Bruselas, en forma expresa, se indica que no habrá lugar a distinguos entre asistencia y salvamento. Nuestra ley hace la distinción teórica: pero deja la regulación práctica de la asistencia y el salvamento al texto de la Convención, la que, ante el silencio de la ley, deberá aplicarse aun tratándose de conflictos entre barcos de bandera mexicana. Cabe aclarar: la convención indica que cuando se trate de conflicto entre personas

¹¹ NORRIS, *op. cit.*, pag. 6 y sig.

sujetas a la ley nacional, podrá aplicarse el texto de la ley interna y no el de la Convención; pero como la Ley de Navegación ha callado en las cuestiones de fondo, y hace reenvío expreso a la Convención para regular la remuneración de los salvadores (Art. 77), debe considerarse que el indicado texto de la Convención será la norma aplicable.

3. EL CONTRATO DE SALVAMENTO. *a) Los elementos personales.* Los elementos personales del contrato de salvamento son el salvador y el salvado, o sea la persona que tiene interés jurídico económico en los bienes salvados, y que, por tanto, es la beneficiaria del salvamento. El barco salvador puede ser un buque especializado (como en el caso de los remolcadores) o un buque cualquiera que haya prestado el auxilio o el salvamento. Los miembros de la tripulación no se considerarán salvadores de las cosas, sino cuando su actuación se haya producido después de que dichas cosas hayan naufragado. Si se trata sólo de un servicio de remolque, el remolcador no podrá considerarse salvador sino en el caso que "hubiere prestado servicios excepcionales que no pudieran considerarse como el complemento del contrato de remolque". (Art. 4o. de la Convención.) Si el naviero o el capitán prohibiesen razonadamente el salvamento de las cosas, quien las salvare contra tal prohibición no tendrá derecho a ser remunerado. (Art. 3o. de la Convención).

b) La forma. El contrato de asistencia o de salvamento no requiere formalidad especial. Sin embargo, el Lloyd's ha preparado un machote de contrato de salvamento, que puede consultarse en apéndice a este capítulo. Aunque el contrato se haya formulado solemnemente, si el capitán o el naviero salvados actuaron bajo la influencia del peligro, podrán pedir ante el Juez la anulación o modificación de las condiciones del contrato, si lo convenido no estuviere de acuerdo con la equidad. Y aun en el caso de que no hubiere existido la presión del peligro en el momento de la celebración, si el consentimiento de uno de los contratantes estuvo viciado por dolo o reticencia de la otra parte, el convenio podrá ser modificado o anulado por el Juez. (Convención, art. 7o.) Como en el seguro, regirá la *exquisita buena fe*.

c) Elementos reales. *El peligro.* *El éxito.* *Las cosas naufragadas.* Para que se de la asistencia es necesario que las cosas se encuentren en peligro en el mar. La jurisprudencia anglosajona ha resuelto que no es necesario que el peligro sea absoluto, sino que se trate de una dificultad razonable.¹² Nuestra ley no define el peligro ni determina sus grados, por lo que creemos que debe entenderse, como en la jurisprudencia citada, que la asistencia procederá cuando se trate de cualquier grado de dificultad en el mar. Para que el salvamento dé origen a la acción de remuneración, es necesario que

se haya obtenido éxito, esto es, que las cosas hayan sido salvadas. Así determina el artículo 2o. de la Convención. En los machotes de contrato se usa la fórmula inglesa "no cure — no pay".

Las cosas naufragadas seguirán considerándose como propiedad de sus dueños, y su apropiación será considerada como robo, según disponen los artículos 80 y 81 de la Ley de Navegación. Quien descubra y salve los restos de un naufragio, ordena el artículo 82, deberá dar aviso a la autoridad marítima, "a cuya disposición quedarán los objetos salvados". Nuestro sistema es criticable, porque no fija un término para que las cosas naufragadas se consideren como bienes derrelictos. Es notable y, digno de recomendación, el sistema adoptado por el Código Polaco de la Navegación. Se concede al propietario de los bienes naufragados el plazo de un año para indicar a la autoridad marítima su intención de recobrar los bienes; dentro de los tres meses de dado el aviso, la autoridad señalará un plazo para la iniciación de las labores de salvamento. Si el propietario no da el aviso, no inicia el salvamento o no lo termina dentro del plazo que se le señale, la propiedad de las cosas pasará al Estado.

d) (lo pongo para que no falte)

e) La retribución. El salvador tendrá derecho a una retribución que, si no ha sido fijada por el contrato de salvamento la fijará el Juez (Convención, Art. 6o.), quien, además, fijará la proporción que corresponda a los salvadores, si fueren varios y no se pusieren de acuerdo en la forma de repartir la retribución. El Juez tomará en cuenta, para fundamentar su decisión, el valor de las cosas salvadas, los esfuerzos y el mérito de quienes prestaron el auxilio, los peligros que se corrieron, el valor del material expuesto en la operación de salvamento, el tiempo empleado, los daños y gastos que se hayan ocasionado y, en general, todas las circunstancias que puedan fundamentar una decisión justa. (Convención, Art. 9o.)

Los salvados en su propia persona no estarán obligados a retribuir a sus salvadores; pero éstos "tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del navío, del cargamento y de sus accesorios". (Convención, Art. 9o.)

"La acción para exigir el pago de la retribución prescribirá en dos años". (Convención, Art. 10.)

¹² NORRIS, *op. cit.*, pág. 221.

MODELO STANDARD DE CONVENIO DE SALVAMENTO
(APROBADO Y PUBLICADO POR EL COMITE DEL LLOYD'S)

NO CURE — NO PAY
(Si no se salva, no se paga)

A bordo del
el día de de 19

QUEDA CONVENIDO entre el Capitán¹
por y en representación de los Armadores del "
su cargamento y flete y
por y por cuenta de²
(que aquí se denominará "el Contratista"), lo que sigue:

1. El Contratista conviene en hacer cuanto sea posible para salvar el
y su cargamento y conducirlos a
u otro lugar que será posteriormente
concertado con el Capitán, suministrando a su propio riesgo el vapor adecuado
y demás auxilios y mano de obra. Los servicios serán prestados y aceptados como
servicios de salvamento en base de la fórmula "No Cure — No Pay" (si no se
salva, no se paga) y la remuneración del Contratista en caso de éxito será de
£³, salvo que esta suma sea después impugnada, como

¹ Insértese el nombre de la persona que firma en representación de los dueños de los bienes
objeto del salvamento. El Capitán debe firmar siempre que sea posible.

² El nombre del Contratista deberá insertarse siempre en la línea 3 y en todos los casos en
que el Convenio sea firmado por el Capitán del buque salvador u otra persona en representa-
ción del Contratista, también debe indicarse el nombre del Capitán u otra persona en la línea 3
antes de las palabras "por y en representación de". Las palabras "por y en representación de"
deben tacharse cuando el Contratista firme personalmente.

³ Si en el momento de la firma de este Convenio no es posible decidir acerca de la cifra
que ha de insertarse en la cláusula 1, el espacio puede dejarse en blanco ya que la cuestión
de la fianza se trata en la cláusula 4 y el impreso estipula que el importe de la remuneración,
si la hubiere, se decidirá bien por convenio o por Arbitraje.

posteriormente se indica, en cuyo caso la remuneración por los servicios presta-
dos se fijará mediante Arbitraje en Londres en la forma que más adelante se
prescribe; y cualquier otra diferencia que surja de este Convenio o de las opera-
ciones bajo el mismo se someterá en igual forma a Arbitraje. En caso de que los
servicios a que se alude en este Contrato o cualquier parte de los mismos, hayan
sido ya prestados en la fecha de este Convenio por el Contratista al citado
buque o a su cargamento, se acuerda que las disposiciones de este Convenio se
aplicarán "mutatis mutandis" a dichos servicios.

2. El Contratista podrá hacer uso razonable del aparejo, anclas, cadenas y
otros utensilios del buque durante y para efectuar las operaciones, libre de
gastos, pero no deberá innecesariamente dañar, abandonar o sacrificar aquellos
elementos o cualquier otro de la propiedad.

3. A pesar de lo anteriormente establecido, si las operaciones tuvieran úni-
camente un éxito parcial, sin mediar negligencia, impericia o descuido por parte
del Contratista o de cualquier persona empleada por él en las operaciones y se
salvara por él cualquier parte del cargamento del buque o provisiones, tendrá
derecho a una remuneración razonable sin exceder de una suma igual al
por 100 del valor estimado de la propiedad salvada en o si dicha
propiedad salvada se vendiera allí, entonces no excederá de un porcentaje igual
de los productos netos de tal venta después de deducidos todos los gastos y dere-
chos de aduana u otros impuestos pagados u ocasionados, pero no tendrá dere-
cho a ninguna otra remuneración, reembolso o compensación y tal razonable
remuneración se fijará, en caso de diferencia, por Arbitraje en la forma prescrita
anteriormente.

4. El contratista inmediatamente después de la terminación de los servicios
o antes, notificará al Comité del Lloyd's el importe por el cual exige que se de
garantía y a falta de tal notificación, no después de las cuarenta y ocho horas
(excluidos domingos u otros días considerados festivos en el Lloyd's) de la ter-
minación de los servicios, se considerará que la fianza requerida es la cantidad
mencionada en la cláusula 1 o si no se menciona cantidad alguna en la cláusula 1
entonces se hará por la suma que el Comité del Lloyd's en su absoluta discreción
considere suficiente. Esta fianza será dada de tal forma y modo como el Comité
del Lloyd's en su absoluta discreción considere suficiente, pero el Comité del
Lloyd's no será en modo alguno responsable de la suficiencia (sea en el importe
o de otro modo) de la fianza aceptada por él ni de la falta o insolvencia de cual-
quier persona, firma o corporación que haya dado la misma.

5. Pendiente de que se complete la fianza en la forma anteriormente dicha,
el Contratista tendrá un derecho de retención sobre la propiedad salvada, en
concepto de su remuneración. Sin el consentimiento escrito del Contratista, la
propiedad salvada no podrá ser retirada de o del
lugar de refugio al cual la propiedad haya sido conducida por el Contratista al
terminar los servicios de salvamento, hasta que se haya dado al Comité del
Lloyd's fianza en la forma que queda dicha. El Contratista conviene en no arres-
tar o detener la propiedad salvada a menos que la fianza no sea dada dentro
de los catorce días (excluyendo los domingos y otros días considerados como fes-

tivos en el Lloyd's) de la terminación de los servicios (no siendo el Comité del Lloyd's responsable de que las partes interesadas dejen de establecer la fianza requerida dentro de los citados catorce días) o que el Contratista tenga razón para suponer que la remoción de la propiedad salvada se está proyectando contrariamente al Convenio citado. En caso de que no se preste fianza en la forma anteriormente expresada o de que se haga algún intento para retirar la propiedad salvada en forma contraria a lo convenido, el Contratista podrá adoptar medidas para hacer valer su citado derecho de retención. El Arbitro o Arbitros o Arbitro de Discordia (incluyendo al Comité del Lloyd's si éste actúa con el carácter de cualquiera de ellos) nombrados bajo las cláusulas 7 u 8 siguientes tendrán poder en su absoluta discreción, para incluír en la suma concedida en el Laudo al Contratista, la totalidad o parte de los gastos como crean conveniente, en que haya incurrido el mismo para hacer valer su derecho de retención.

6. Después de la expiración de cuarenta y dos días a partir de la fecha en que se completó el depósito, el Comité del Lloyd's solicitará de la parte o partes interesadas el pago del importe de aquélla y en caso de falta de pago lo realizará o hará valer y pagará de ello el importe al Contratista salvo que el referido Comité haya entre tanto recibido aviso por escrito de la impugnación y que se reclame arbitraje por alguna de las partes que tengan derecho y sean autorizadas para efectuar tal impugnación y demanda, o a menos que él mismo considere conveniente impugnar y demandar Arbitraje. El recibo del Contratista constituirá suficiente descargo para el Comité del Lloyd's por cualquier suma así pagada y no incurrirá en responsabilidad alguna con ninguna de las partes interesadas por efectuar tal pago y ninguna impugnación o demanda de Arbitraje será tomada en consideración ni tomará efecto salvo que se haya recibido por el Comité del Lloyd's dentro de los cuarenta y dos días mencionados anteriormente.

7. En el caso de impugnación y solicitud de Arbitraje, la remuneración por los servicios prestados se fijará por el Comité del Lloyd's como Arbitros o a opción del mismo, por un Arbitro a designar por él a menos que reciban dentro de los treinta días a partir de la fecha de este Convenio aviso por escrito o telegráfico del Contratista designando un Arbitro en representación suya, en cuyo caso tal noticia será comunicada por el Comité a los armadores del buque quienes dentro de los quince días a partir de la recepción del mismo, pasarán noticia escrita al Comité del Lloyd's nombrando otro Arbitro en representación de todas las partes interesadas en la propiedad salvada; y si los armadores dejasen de nombrar un Arbitro como queda dicho, el Comité del Lloyd's designará un Arbitro en nombre de todas las partes interesadas en la propiedad salvada o, si lo considera oportuno, dispondrá que actúe como único Arbitro el designado por el Contratista y en consecuencia, el arbitraje tendrá lugar en Londres por los Arbitros o Arbitro así designado. Si los Arbitros no pueden ponerse de acuerdo, lo notificarán inmediatamente al Comité del Lloyd's quien actuará como Amigable Composedor o designará a otra persona que actúe como tal. Cualquier Laudo de los Arbitros o Arbitro o Amigable Composedor será final (subordinado a apelación como se estipula en este Convenio) y obligará a todas las

partes interesadas y ellos o él tendrán facultad para convocar, recibir y obrar sobre cualquier prueba oral o documental o información (sea o no la misma, estrictamente admisible como prueba) como ellos o él puedan considerar conveniente y para conducir el Arbitraje en todos los respectos y en tal forma como consideren oportuno y mantener, reducir o incrementar la suma, si la hubiere, que se menciona en la cláusula 1 y si en opinión de ellos o de él el importe del depósito es excesivo, tendrán poder en su absoluta discreción para condenar al Contratista por la totalidad o parte de los gastos para proveer tal fianza y a deducir el importe por el cual el Contratista sea así condenado, de la remuneración por salvamento. A menos que los Arbitros o Arbitro o Amigable Composedor lo dispongan de otro modo, las partes estarán en libertad para aportar pruebas técnicas al Arbitraje. Los Arbitros o Arbitro y el Amigable Composedor (incluido el Comité del Lloyd's si éste interviene con la facultad de cualquiera de ellos) podrán cargar aquellos gastos que consideren razonables y el Comité del Lloyd's podrá en cualquier caso gravar honorarios razonables por sus servicios en relación con el Arbitraje y todos estos gastos se tratarán como parte de las costas del Arbitraje y Laudo y se pagarán por dichas partes como estipule el Laudo. Se pagará al Contratista un interés al tipo del 5 por 100 por año desde la expiración de los catorce días (incluyendo domingos y otros días que se consideren festivos en el Lloyd's) después de la fecha de la publicación del Laudo por el Comité del Lloyd's, hasta la fecha del pago a dicho Comité (supeditado a apelación como se dispone en este Convenio) sobre el importe de cualquier suma admitida en el Laudo después de deducirse cualquier pago efectuado a cuenta. Salvo lo anteriormente dispuesto, se aplicarán las estipulaciones estatutarias relativas al Arbitraje que se hallen en vigor en el momento oportuno en Inglaterra. Dicho Arbitraje se denominará en este Convenio "el Arbitraje Original" y el Arbitro o Arbitros o Amigable Composedor "el Arbitro Original" o "los Arbitros Originales" o "el Amigable Composedor", y el Laudo de tal Arbitro o Arbitros o Amigable Composedor, "el Laudo Original".

8. Cualquiera de las personas citadas en la cláusula 14, excepto el Comité del Lloyd's, podrán apelar al Laudo Original dando Aviso de Apelación por escrito al Comité del Lloyd's dentro de los catorce días (excluidos domingos u otros días que se consideren festivos en el Lloyd's) a partir de la publicación por el Comité del Lloyd's del Laudo Original; y cualesquiera de las demás personas citadas en la cláusula 14, excepto el Comité del Lloyd's podrán (sin perjuicio a su derecho de apelación de acuerdo con la primera parte de esta cláusula) dentro de los siete días (excluidos domingos u otros días que se consideren festivos en el Lloyd's) después de recibido por ellos del Comité del Lloyd's la noticia de tal apelación (tal aviso si se envía por correo se considerará recibido al día siguiente de aquél en que el aviso fue cursado), dar por escrito Aviso de Contrapelación al Comité del Lloyd's. Tan pronto como sea posible después de recibido tal aviso o avisos, el Comité del Lloyd's por sí solo o conjuntamente con otra persona o personas designadas por él (salvo que sean ellos los impugnadores) oír y resolverá la apelación o si lo considera conveniente hacerlo así o si fuesen los impugnadores, dejarán la apelación al cuidado de una persona o

personas elegidas por ellos. Cualquier Laudo de Apelación será final y obligatorio sobre todas las partes interesadas. Ninguna otra prueba que no sean los documentos presentados en el Arbitraje Original y las notas y apuntes taquigráficos del Arbitro Original o Arbitros Originales y/o pruebas de Amigables Componedores, si las hubo, de los procedimientos y/o pruebas orales, si las hubiere, en el Arbitraje Original, será utilizada en la Apelación, salvo que el Arbitro o Arbitros de Apelación en su absoluta discreción soliciten otro testimonio. El Arbitro o Arbitros de la Apelación, podrán llevar el Arbitraje de Apelación en la forma y modos que consideren conveniente y podrán mantener, incrementar y reducir la suma reconocida por el Laudo Original con igual poder que el conferido por la cláusula 7 al Arbitro Original o Arbitros o Amigable Componedor, para condenar al Contratista por la totalidad o parte de los gastos de proveer fianza y para reducir la cantidad denegada de la remuneración por salvamento. Y él o ellos podrán también ordenar, como él o ellos consideren conveniente respecto al pago de los intereses (al tipo del 5 por 100 anual) sobre la suma concedida al Contratista. El Arbitro o Arbitros de Apelación (incluyendo al Comité del Lloyd's si actúa con esta facultad) podrán ordenar la forma en que serán soportadas y pagadas las costas del Arbitraje Original y del Arbitraje de Apelación y podrán cargar los honorarios que consideren razonables y asimismo, en cualquier caso, el Comité del Lloyd's por sus servicios en relación con el Arbitraje de Apelación y todos estos gastos se tratarán como parte de las costas del Arbitraje y Laudo de Apelación y serán pagados por tales partes conforme ordene el Laudo de Apelación. Salvo lo anteriormente indicado se aplicarán las disposiciones legales relativas al Arbitraje que se hallen en vigor en el momento oportuno en Inglaterra.

9. a) En caso de Arbitraje, si no fuese recibido ningún aviso de Apelación por el Comité del Lloyd's dentro de los catorce días después de la publicación por el Comité del Laudo Original, el Comité requerirá de la parte o partes interesadas el pago de las sumas establecidas en el Laudo y en el caso de falta de pago, se realizará o hará efectiva la fianza y se pagará de ella al Contratista (cuyo recibo constituirá una descarga válida para aquél) el importe asignado en el Laudo junto con los intereses estipulados anteriormente.

b) Si el Comité del Lloyd's recibiese aviso de Apelación de acuerdo con las estipulaciones de la cláusula 8, tan pronto como sea posible, pero no antes de la publicación del Laudo o Apelación, solicitará de la parte o partes interesadas el pago de la suma concedida en el Laudo y a falta de pago realizará o hará efectiva la fianza y pagará de ella al Contratista (cuyo recibo constituirá una descarga válida para el Comité) la suma concedida por el Laudo junto con los intereses, si los hubiere, en la forma adecuada a fin de cumplir las disposiciones del Laudo de Apelación.

c) Si el Laudo de Apelación estipulase que las costas del Arbitraje Original o del Arbitraje de Apelación o cualquier parte de ellas deben ser soportadas por el Contratista, tales costas serán deducidas del importe concedido en el Laudo antes de efectuarse el pago al Contratista, por el Comité del Lloyd's, salvo que dicho Contratista aporte una garantía satisfactoria para el pago de dichas costas.

d) Sin perjuicio de las estipulaciones de la cláusula 4 aquí incluida, la responsabilidad del Comité del Lloyd's quedará limitada en todo caso al importe de la fianza retenida por él.

10. El Comité del Lloyd's podrá, a su discreción, pagar a cuenta al Contratista con cargo a la fianza (que podrá realizar o hacer efectiva con este fin) antes de la publicación del Laudo Original y/o Laudo de Apelación, aquella suma que pueda estimar como razonable, por cualquier cantidad que en concepto de gastos éste haya tenido que desembolsar en relación con los servicios.

11. Ni el Capitán ni otra persona que firme este Convenio en nombre de la propiedad objeto del salvamento, está autorizado para actuar o entregar y el Contratista no demandará ni tomará ningún giro u orden por o a cuenta de la remuneración.

12. Cualquier disputa entre las partes interesadas en la propiedad salvada respecto a la proporción por la que corresponde a cada uno establecer fianza o contribuir a la suma concedida en el Laudo o respecto de cualquier otro asunto, se someterá y determinará por el Comité del Lloyd's o por alguna otra persona o personas designadas por el Comité cuya decisión será final y obligará con carácter inmediato.

13. El Capitán u otra persona firmante de este Convenio en nombre de la propiedad objeto de salvamento, suscribe como agente del buque, su cargamento y flete y de los respectivos dueños de ello y obliga a cada uno (pero no el uno por el otro o a él personalmente) al debido cumplimiento de lo estipulado.

14. Cualquiera de las siguientes partes podrá impugnar la suma citada en la cláusula 1 como excesiva o insuficiente, habida cuenta de los servicios que resultaren necesarios para efectuar el Convenio, o al valor de la propiedad salvada a la terminación de las operaciones y podrán reclamar Arbitraje: 1) Los armadores del buque. 2) Cualesquiera otras personas interesadas conjuntamente como propietarios y/o aseguradores de cualquier parte, que no sea inferior a la cuarta parte del valor estimado de la propiedad salvada, como el Comité del Lloyd's en su absoluta discreción pueda en razón del carácter sustancial de su interés o por otra causa, autorice a impugnar. 3) El Contratista. 4) El Comité del Lloyd's. Cualquiera de estas impugnaciones y el Laudo Original, consecuencia del Arbitraje (subordinado a Apelación como se establece en este Convenio) obligan no solamente a los impugnadores, sino a todos los interesados estipulándose en todo momento que los Arbitros o Arbitro o Amigable Componedor, podrán en caso de impugnación por sólo alguna de las partes interesadas, ordenar que las costas sean pagadas solamente por los impugnadores, quedando entendido también que si el Comité del Lloyd's fuese el impugnador no podrá actuar por sí mismo como Arbitro o Amigable Componedor.

15. Si las partes en este Arbitraje o alguna de ellas deseara ser oídas o aducir pruebas en el Arbitraje original, deberán dar aviso a este efecto al Comité del Lloyd's y nombrarán respectivamente una persona en el Reino Unido que les represente a todos los fines del Arbitraje y a falta de tal noticia y nombramiento los Arbitros o Arbitro o Amigable Componedor podrán proceder como si las

partes en falta hubiesen renunciado a su derecho de ser oídas o de aportar pruebas.

16. Cualquier Laudo, aviso, autorización, orden u otro documento firmado por el Presidente del Lloyd's o por un oficial del Comité del Lloyd's en representación de éste se considerará como si hubiese sido debidamente hecho o dado por el Comité del Lloyd's y tendrá la misma fuerza y efecto en todos los respectos como si hubiera sido firmado por cada uno de los miembros del Comité del Lloyd's.

Por y en representación del Contratista

.....
(A firmar, bien por el Contratante personalmente o por el Capitán del buque salvador u otra persona cuyo nombre se inserta en la línea 3 de este Convenio.)

Por y en representación de los dueños de los bienes objeto del salvamento

.....
(A firmar por el Capitán u otra persona cuyo nombre se inserta en la línea 1 de este Convenio.)

APENDICE 2 AL CAP. VIII, SEC. CUARTA SUBSECCION SEGUNDA

CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE AUXILIO Y DE SALVAMENTO MARÍTIMO

ART. 10. El auxilio y el salvamento de los buques de navegación marítima que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios de la misma naturaleza prestados entre los buques de navegación marítima y los de navegación interior, quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicio, ni a tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados.

ART. 20. Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa.

No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultado útil.

La suma que deba pagarse no podrá exceder, en ningún caso, del valor de las cosas salvadas.

ART. 30. No tendrán derecho a percibir remuneración algunas las personas que hayan tomado parte en las operaciones de socorro, a pesar de la prohibición expresa y razonable del buque socorrido.

ART. 40. El remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado, o de su cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales, que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque.

ART. 50. Se deberá la remuneración, aun en el caso de que el auxilio o el salvamento haya tenido lugar entre buques pertenecientes al mismo propietario.

ART. 60. El importe de la remuneración se fijará por lo convenido entre ambas partes y, en su defecto, por el Juez.

En igual forma se fijará la proporción en que la remuneración deba repartirse entre los salvadores.

El reparto entre el propietario, el Capitán y las demás personas al servicio de cada uno de los buques salvadores se regulará por la Ley nacional del buque.

ART. 70. Todo convenio de auxilio y de salvamento estipulado en el mo-

mento y bajo el influjo del peligro, podrá ser, a petición de una de las partes, anulado o modificado por el Juez, si estima que las condiciones estipuladas no son equitativas.

En todos los casos en que se pruebe que el consentimiento de una de las partes ha sido viciado por dolo o engaño, o cuando la remuneración esté, por exceso o por defecto, fuera de proporción con el servicio prestado, el convenio podrá ser anulado o modificado por el Juez, a requerimiento de la parte interesada.

ART. 8o. La remuneración se fijará por el Juez según las circunstancias, tomando por base: a) en primer término, el resultado obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado socorro, el peligro corrido por el buque auxiliado, por sus pasajeros y por su dotación, por su cargamento, por los salvadores y por el buque salvador, el tiempo empleado, los gastos y daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y de otras clases que hayan corrido los salvadores, el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en su caso, el destino especial del buque que preste el auxilio; b) en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas.

Las mismas disposiciones se aplicarán al reparto a que se refiere el párrafo segundo del artículo 6o.

El Juez podrá reducir o suprimir la remuneración si resultase que los salvadores habían hecho necesario, por su culpa, el salvamento o el auxilio, o que se habían hecho culpables de robos, ocultaciones u otros actos fraudulentos.

ART. 9o. Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración, sin que esto modifique las disposiciones de las Leyes nacionales sobre esta materia.

Los salvadores de vidas humanas que intervinesen con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento o al auxilio tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, del cargamento y de sus accesorios.

ART. 10. La acción para el cobro de la remuneración prescribe a los dos años, a contar del día en que terminaron las operaciones de auxilio o de salvamento.

Las causas de suspensión y de interrupción de esta prescripción se determinarán por la Ley del Tribunal que entienda en el asunto.

Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de admitir en sus legislaciones, como causa para prorrogar el referido plazo, el hecho de que el buque auxiliado o salvado no haya podido ser detenido dentro de las aguas territoriales del Estado en que el demandante tenga su domicilio o su principal establecimiento.

ART. 11. Todo Capitán está obligado, siempre que pueda hacerlo sin serio peligro para su buque, su dotación y sus pasajeros, a prestar auxilio a toda persona, aun enemiga, encontrada en el mar en peligro de *perdición*.

El propietario del buque no será responsable por las contravenciones a la disposición precedente.

ART. 12. Las Altas Partes contratantes cuya legislación no castigue las in-

fracciones al artículo anterior, se obligan a tomar, o a proponer a sus Parlamentos respectivos, las medidas necesarias para que esas infracciones sean castigadas.

Las Altas Partes contratantes se comunicarán, tan pronto como sea posible, las Leyes o Reglamentos que ya hubieren sido promulgados, o que se promulguen en sus Estados respectivos, para la ejecución de la disposición anterior.

ART. 13. El presente Convenio no afecta a la subsistencia de las legislaciones nacionales o de los Tratados internacionales sobre la organización de los servicios de auxilio y salvamento por las Autoridades públicas o bajo su dependencia, y especialmente sobre el salvamento de artefactos de pesca.

ART. 14. El presente Convenio no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscritos a un servicio público.

ART. 15. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, con relación a todos los interesados, cuando ya sea el buque que efectúe el auxilio o salvamento, ya sea el buque auxiliado o salvado, pertenezcan al Estado de una de las Altas Partes contratantes, así como en los demás casos que preceptúan las Leyes nacionales.

Queda entendido, sin embargo:

1. Que con respecto a los interesados pertenecientes a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad.

2o. Que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que entienda en el asunto, será aplicable la Ley nacional y no el Convenio.

3. Que sin perjuicio de las disposiciones más amplias de las Leyes nacionales, el artículo 11 no será aplicable sino entre buques pertenecientes a los Estados de las Altas Partes contratantes.

ART. 16. Cada una de las Altas Partes contratantes tendrá la facultad de promover la reunión de una nueva Conferencia, transcurridos tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio, con el fin de estudiar las mejoras que en él pudieran introducirse, y especialmente de ampliar, si fuera posible, su esfera de aplicación.

La Potencia que haga uso de esta facultad deberá notificar su propósito a los demás por mediación del Gobierno belga, el cual se encargará de convocar la Conferencia a los seis meses.

ART. 17. Los Estados que no hayan firmado este Convenio serán admitidos, a petición propia, a adherirse al mismo. La adhesión será notificada, por la vía diplomática, al Gobierno belga, y por éste a cada uno de los Gobiernos de las otras Partes contratantes. Surtirá sus efectos un mes después del envío de la notificación hecha por el Gobierno belga.

ART. 18. El presente Convenio será ratificado:

Al terminar el plazo de un año, lo más tarde, a contar de la fecha de la firma del Convenio, el Gobierno belga se pondrá en comunicación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarlo, a fin de decidir si ha lugar a ponerlo en vigor.

Las ratificaciones, en su caso, serán depositadas inmediatamente en Bruselas, y el Convenio surtirá efectos un mes después de ese depósito.

El Protocolo quedará abierto durante otro año en beneficio de los Estados representados en la Conferencia de Bruselas. Transcurrido este plazo, sólo podrán adherirse conforme a las disposiciones del artículo 17.

ART. 19. En el caso de que una u otra de las Altas Partes contratantes denuncie el presente Convenio, la denuncia no producirá sus efectos hasta un año después de la fecha en que haya sido notificada al Gobierno belga, y el Convenio continuará en vigor entre las demás Potencias contratantes.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios de las Altas Partes contratantes han firmado el presente Convenio y puesto en él sus sellos.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 23 de septiembre del año 1910.

(Siguen las firmas.)

CAPITULO IX

LAS AVERIAS

SUMARIO: I. 1. Concepto e historia. 2. Averías daños y averías gastos. 3. Averías simples y averías gruesas. II. Las averías gruesas. 1. Elementos constitutivos. Primer elemento constitutivo: el acto de avería. Segundo elemento constitutivo: el sacrificio. Tercer elemento constitutivo: el peligro común. Cuarto elemento constitutivo: el resultado útil del sacrificio. Quinto elemento constitutivo: la obligación de contribuir. Sexto elemento constitutivo: la masa acreedora. Séptimo elemento constitutivo: la masa deudora o contribuyente. 2. Liquidación de las averías gruesas. 3. Nota sobre la supresión de la ávería gruesa.

I. 1. CONCEPTO E HISTORIA. Se llama avería todo daño o gasto extraordinario ocasionado durante la navegación. Como ya hemos indicado, la institución de las averías es una de las más antiguas instituciones jurídicas. Estuvo legislada, según vimos, en las antiguas leyes rodias; el Digesto de Justiniano recogió su regulación en la famosa "*Lex Rodia de jactu*"; hicieron referencia a ella los Róoles de Oleron (siglo XII);¹ la palabra avería tiene su origen en los "*constitutum Usus*" de la ciudad de Pisa (1160), donde se usó la palabra "*avere*" con significación de propiedad, y en un Código genovés de 1341 aparece ya la moderna expresión "avería";² el "Guidon de la Mer" (1556-84) es el primer monumento legislativo que da una expresa definición de la avería común; y se ocupan de ella las ordenanzas de Luis XIV, de donde pasa su regulación al Código de Napoleón y de él a los Códigos contemporáneos.

Con su antigüedad, en su evolución legislativa es una de las instituciones más modernas. Como las legislaciones permanecieran estacionarias, los particulares interesados en la navegación (comerciantes y juristas) promovieron la unificación internacional de las reglas sobre averías. La "International Association for the Promotion of Social Science" convocó en Glasgow, In-

¹ Conf. Lownders and Rudolf's Law of General Average. Londres, 1948, pág. 3 y sig.

² Lownders and Rudolf's Law of General Average. Edición por DONALDSON, ELLIS y STANTON, en British Shipping Laws. Tomo 7, Londres, 1964.

glaterra, en 1860, una conferencia para buscar la unificación de las reglas sobre averías comunes.³ La Conferencia formuló el documento conocido con el nombre de "Regulaciones de Glasgow", que aprobadas de pronto por el Lloyd's fueron luego rechazadas por éste, lo que dio lugar a que se reuniera una segunda conferencia en Londres en 1862, la que formuló un proyecto que fue también rechazado por el Lloyd's. Se celebró un tercer congreso en York, en 1864, el que produjo las Reglas de York, las que tuvieron gran aplicación. La "International Law Association" tomó a su cargo el movimiento de unificación y convocó un congreso que se celebró en Amberes en 1877, y que aprobó el texto conocido como "Reglas de York y Amberes".

La propia International Law Association ha celebrado sucesivos congresos en Frankfurt-sur-le-main (1878), Londres (1879), Berna (1880), Hamburgo (1885), Liverpool (1890), Amberes (1903), Estocolmo (1924), Bruselas (1948) y Copenhague (1950).⁴

La versión de 1950 se ha universalizado. Algunos países, como Suiza, la han incorporado a su legislación. En la casi totalidad de los fletamentos las Reglas de York y Amberes son aplicables como norma establecida por voluntad de las partes, ya que es de machote en conocimientos, pólizas y cartas-partidas una cláusula por la cual, en materia de averías, las partes se someten a las Reglas de York y Amberes de 1950.

2. AVERÍAS DAÑOS Y AVERÍAS GASTOS. Según indicamos, es avería todo daño o gasto extraordinario que se ocasione durante la navegación. Consecuentemente, serán averías daños, los daños extraordinarios que sufran el buque o el cargamento, y serán averías-gastos, los gastos extraordinarios que el capitán realice en relación con la navegación.

3. AVERÍAS SIMPLES. Las averías pueden ser simples o particulares, y comunes o gruesas.

La Ley no se ocupa de reglamentar las averías simples, y las Reglas de York y Amberes tampoco hacen referencia a ellas. Ello se debe a que la avería simple no presenta problema jurídico específico: el daño o el gasto se regularán por las normas ordinarias, y las consecuencias serán reportadas por quien haya sufrido el daño o erogado el gasto, independientemente de la acción de repetición contra quien resulte responsable del daño o de la situación que haya originado el gasto.

II. AVERÍAS GRUESAS. La avería gruesa será "todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real", (Art. 256.) "El importe de las averías gruesas será a cargo de todos los

³ Conf. BONNECASE. *Précis*, pág. 93 y sig.

⁴ LOWMEYER AND RUDOLF. *Op. cit.*, pág. 255 y sig.

interesados en la aventura marítima, en proporción al monto de sus intereses". (Art. 257.)

Esto es: para que la avería sea gruesa o común se requiere: a) un acto deliberado del capitán; b) un sacrificio sobre el buque o sobre el cargamento; c) un peligro real, conocido; d) utilidad del sacrificio.

Estudiaremos los elementos constitutivos de la avería común considerando la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y las Reglas de York y Amberes (versión 1950) comparativamente.

A través de diversas modificaciones que las Reglas de York y Amberes han sufrido, según indicamos ya, el cuerpo de las mismas está formado actualmente (versión de 1950), por tres partes: una regla preliminar, que fija normas de interpretación, un conjunto de reglas seriadas alfabéticamente, de la A a la G, que contienen principios generales, y una serie de reglas casuísticas, numeradas con números romanos, del I al XXII.

En términos generales, la Ley coincide con las reglas:

1. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.

Primer elemento constitutivo: el acto de avería. Ya dijimos que la ley define la avería común como "todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlo de un riesgo conocido y real". Este concepto coincide fundamentalmente con el contenido de la regla A y de él derivamos que el acto generador de la avería debe ser un acto del capitán, es decir, ordenado por él y, por tanto, voluntario. La avería ocasionada por un hecho no voluntario sería avería particular. Por ejemplo: supongamos que, en navegación de cabotaje donde esté permitido llevar carga sobre cubierta, en una tempestad el capitán piensa arrojar al mar la carga para aligerar el buque; pero antes de que el capitán ordene la echazón, un golpe de mar barre la carga de la cubierta. Se trataría, en ese supuesto, de una avería simple o particular, que sufriría el dueño de la carga, sin derecho a exigir a los demás interesados contribución alguna. Las reglas no exigen que el acto de avería sea precisamente acto del capitán, como si lo indica nuestra ley; pero dadas las atribuciones del capitán, que ya estudiamos, debemos concluir que sólo él o la persona por él autorizada tienen facultad de ordenar el acto generador de la avería gruesa.⁵

Segundo elemento constitutivo: el sacrificio. Como ya indicamos, el acto de avería puede generar un daño (avería daño) o un gasto (avería gasto). Por ejemplo: ante la inminencia de caer en manos de rebeldes, el capitán ordena arribada a un puerto de refugio. Los gastos de arribada serán avería gruesa. Supongamos que se declara fuego en una bodega: el capitán ordena romper la cubierta para hacer llegar directamente el agua

⁵ Conf. BONNECASE. *Précis*, pág. 557.

a los objetos que están ardiendo. El daño causado al buque se considerará avería común.

Tercer elemento constitutivo: el peligro común. El acto de avería debe tener como causa un peligro electivo, al que estén expuestos el buque y el cargamento. Quien deberá juzgar si el riesgo, como dice la ley, es "conocido y real", será el capitán. Según el texto de las reglas, debe presumirse razonablemente la existencia del peligro. Si el capitán, sin fundamento razonable, ordenase el sacrificio, se estaría frente a una avería particular, que sería a cargo del naviero.

No importa que la situación del peligro sea debida o no a una de las partes interesadas en la aventura marítima. Basta con que la situación de peligro inminente exista, y si dicha situación se debió a la actividad de una de las partes interesadas, primero se liquidará la avería gruesa, y luego cada uno de los interesados tendrá una acción particular para repetir contra el responsable de la situación de peligro. (Art. 258.) Aclaremos con un ejemplo: uno de los interesados en la aventura, que ha asegurado su mercancía por encima de su valor real, provoca dolosamente un incendio, para obtener el pago del seguro. Ante la situación de peligro derivada del incendio, el capitán ordena el acto de avería. Se dañan el buque y las mercancías. La avería deberá liquidarse como avería gruesa, y cada uno de los contribuyentes podrá ejercitar, individualmente, su acción de repetición contra el responsable de la situación de peligro.

Cuarto elemento constitutivo: el resultado útil del sacrificio. Ni la Ley ni las Reglas exigen, para que haya avería común, que el sacrificio tenga un resultado útil. En el derecho romano, como hemos visto por la cita de Paulo antes transcrita, se requería tal resultado. En la jurisprudencia comparada hay resoluciones contradictorias, y la doctrina aparece también dividida.⁶ Frente a tales vacilaciones, la ley debió tomar partido, y el más acertado, creemos que hubiera sido la exigencia de la utilidad del sacrificio como elemento constitutivo de la avería gruesa. Con ejemplos aclararemos: el buque encalla; el capitán ordena forzar las máquinas y un motor se rompe sin que el buque logre ser desencallado. La avería debería considerarse como simple o particular. Ante el peligro, el capitán ordena la echazón de mercancías para aligerar al buque, el cual, a pesar de la echazón, se hunde. Las mercancías que se logren salvar del naufragio no deberán estar sujetas al pago de contribución por avería gruesa.

El resultado útil es elemento constitutivo de la avería gruesa, como lo es del derecho de remuneración en materia de salvamento, según el Convenio de Bruselas sobre auxilio y salvamento, que anteriormente estudiamos.

Quinto elemento constitutivo: la obligación de contribuir. Ya hemos

⁶ BONNECASE. *Précis*.

dicho que un elemento definitorio de la avería gruesa es la obligación que tienen todos los interesados en la aventura marítima, de contribuir al importe de la avería "en proporción al monto de sus respectivos intereses" (Art. 257.) Históricamente ha sido motivo de discusión el fundamento de obligación de contribuir, a cargo de todos los interesados en la aventura. En nuestro sistema, como ya lo hemos asentado, la obligación deriva de un mandato legal. Pero el legislador ha tomado en cuenta, como lo ha indicado reiteradamente la jurisprudencia anglosajona,⁷ el principio de la justicia distributiva, conforme al cual quien sufre un daño que la seguridad común ha hecho necesario, debe ser compensado por aquellos que con el daño resultaron beneficiados. Ya Paulo lo había dicho en el Digesto romano: "*aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent*".⁸

En la práctica, la obligación de contribuir tendrá siempre, además del fundamento legal, fuente contractual, ya que, según hemos indicado reiteradamente, es usual en los documentos probatorios del fletamento la inserción de la cláusula de sumisión a las Reglas de York y Amberes.

Sexto elemento constitutivo: la masa acreedora. Quienes han sufrido el daño o erogado el gasto constitutivo de avería gruesa tienen el derecho a ser resarcidos. La suma de los importes de los daños y los gastos forman la masa acreedora, para los efectos de la liquidación.

Ha sido muy discutido, en la evolución de las Reglas de York y Amberes, el problema que se suscita cuando las mercancías sufren avería parcial, y para determinar el monto del importe de la avería, el único camino es vender la mercancía averiada, al precio que se obtenga. Las Reglas de York y Amberes, en su texto de 1903, establecían el sistema diferencial; esto es: el importe de la avería sería la diferencia entre el precio de la mercancía el día de la llegada y el precio que se obtuviera al vender la mercancía dañada. La aplicación de este sistema fue sometida a los tribunales franceses en un famoso caso de unos algodones que llegaron parcialmente dañados en avería gruesa. Como es sabido, el precio del algodón es fluctuante en el mercado. El día de la llegada (dato básico para determinar el importe de la avería) el precio de mercado era muy bajo, y sufrió un brusco ascenso, a tal grado, que al venderse los bultos dañados se obtuvo un precio igual o superior al que tenían los bultos sanos el día de la llegada. El liquidador determinó que no había avería. El caso se llevó a los Tribunales, y en última instancia se resolvió, bajo la influencia de aquel gran maritimista que fue Leopold Dor⁹ que la aplicación de la regla de York-Amberes

⁷ CONF. LOWNDER AND RUDOLF. *Op. cit.*

⁸ Citado por BRUNETTI. *Op. cit.* Tomo III, vol. 20., pág. 26 y 27.

⁹ Fundador y director de la meritoria *Revue de Droit Maritime Comparé*.

era inequitativa, y que en estos casos debería aplicarse el sistema proporcional. Según este sistema, debería considerarse una circunstancia más: el precio de la mercancía en estado sano el día de la venta. Y así, determinar qué proporción existe entre el precio de la mercancía dañada al ser vendida y el precio que ese mismo día tuvo la mercancía sana, y aplicar, para la determinación del importe de la avería, esa proporción al precio de la mercancía sana el día de la llegada, y fijar así el porcentaje del daño. Lo aclararemos con un ejemplo: supongamos que el valor de los bultos de algodón en estado sano el día de la llegada haya sido de 100; que el valor de la mercancía sana el día de la venta fue de 200, y que el precio obtenido por la mercancía dañada haya sido 100. El importe de la avería sería de 50%, por lo que aplicado este porcentaje al precio de la mercancía sana el día del arribo, la avería sería de 50. Bajo la influencia del propio Dor, la conferencia de Estocolmo, de 1924, cambió la regla sustituyendo el sistema diferencial por el sistema proporcional, pero a promoción de la delegación de Estados Unidos, que adujo sólo razones prácticas, en Bruselas, en 1948, se volvió al antijurídico (por injusto) sistema diferencial. El proyecto de Ley de Navegación proponía que "cuando las mercancías averiadas fueren vendidas, se considerará como pérdida, para los efectos de la liquidación de la avería, el porcentaje que resulte de comparar el precio obtenido con el valor de las mercancías en estado sano el día de la venta, y aplicar ese porcentaje al precio de las mercancías en estado sano, el día de la llegada". Pero el Senado de la República, sordo a los fundamentos histórico-jurídicos del proyecto de ley, estableció el sistema diferencial en el artículo 262. Anotamos lo anterior con la esperanza de que en una futura revisión de las Reglas de York y Ambres se vuelva al campo de la justicia y de la técnica jurídica, por encima de injustas consideraciones de conveniencia práctica.

"Del importe de los daños causados al buque —dice el artículo 264— se reducirá el por ciento que las partes convengan por diferencia de nuevo a viejo"; y si las partes no se pusieren de acuerdo, el juez resolverá previa audiencia de peritos. Las Reglas establecen una tabla proporcional a la edad del buque.

En el proyecto de Ley de Navegación se decía que el forzamiento de velas o de máquinas sólo sería considerado como avería gruesa en el caso de que el buque no hubiere estado a flote durante el forzamiento. Esto es acorde con lo que las reglas disponen, y se fundamenta en el hecho de que tanto las velas como las máquinas deberán estar calculadas para mover el buque cuando se encuentre a flote, y sólo deberá ocurrir un daño por forzamiento si el buque se encuentra embarrancado. Si no lo estuviere, el daño sería avería particular. Pero el Senado modificó la disposición propuesta para formular un artículo 266 que dice que "los gastos y daños ocasionados

por forzamiento de velas o de máquinas no se admitirán en avería gruesa a menos que se demuestre la necesidad de la medida para efectos de salvamento". El texto es inocuo y en realidad, carece de contenido. Si el peligro hubiese sido ocasionado por incendio, tanto la ley como las reglas establecen que sólo se considerarán avería gruesa los daños causados a los objetos que se hayan arrojado para apagar el fuego; pero no los daños que hayan sufrido los objetos que ya estaban ardiendo. Esto, porque los que ya ardían no fueron sacrificados por acto voluntario del capitán. (Art. 265.)

Si se hubieren sacrificado mercancías introducidas subrepticamente al buque, en aras de la buena fe la ley resuelve que su sacrificio no se considerará avería gruesa; pero si se salvaron, integrarán la masa contribuyente de que en seguida nos ocuparemos. (Art. 267.) Asimismo, si se hubiere declarado para las mercancías un valor inferior al real, se computarán en la masa acreedora por el valor declarado; pero en la masa contribuyente se considerará su valor real. (Art. 268.)

Si se hubieren sacrificado mercancías que viajaban sobre cubierta, sólo se computarán en la masa acreedora cuando los usos autorizaren tal forma de transporte.

El flete no cobrado, respecto de las mercancías sacrificadas, también se considerará como avería gruesa; pero de su importe se deducirán los gastos proporcionalmente no realizados. (Art. 270.)

Si se realizó un gasto en sustitución de otro o de un daño que debería considerarse como avería gruesa, el gasto sustituto integrará la masa acreedora; "pero sólo hasta el importe de la avería sustituida". (Art. 259.) Por ejemplo, el buque llega en arribada forzosa ocasionada por avería, al puerto de Zihuatanejo. Allí deberá ser reparado para proseguir su viaje. Pero como en dicho puerto no hay, por hipótesis, elementos para la reparación, es necesario llevar dichos elementos desde Acapulco, o hacer una reparación provisional para conducir el buque a este último puerto. Hecha la reparación provisional, sólo se computará su importe en la masa acreedora, en tanto haya producido un ahorro respecto del costo de conducir a Zihuatanejo los elementos necesarios para hacer ahí la reparación.

Por último, integrarán la masa acreedora los gastos de liquidación de la avería gruesa, por ser, ellos mismos, avería gruesa.

Séptimo elemento constitutivo: la masa deudora o contribuyente. Será necesario determinar quiénes, y en qué proporciones, deberán contribuir al pago de la avería gruesa. Ya hemos indicado, como uno de los elementos de la definición de la avería gruesa, tanto en la ley como en las reglas, la obligación de todos los interesados en la aventura marítima, de colaborar al pago de las averías gruesas, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

Se forma, con la suma de los importes de todas las cosas interesadas en

la navegación, esto es, buque y cargamento, el primer elemento de la masa deudora o contribuyente. A esta suma se agrega el valor de la avería gruesa, y la suma de ambos elementos constituye la masa deudora, sobre la cual habrá de derramarse el importe de los daños y gastos constitutivos de la avería gruesa. Se agrega el importe de lo perdido a lo salvado, porque para los efectos de la avería gruesa lo perdido es jurídicamente salvado, ya que quien sufrió la avería sustituye en su patrimonio el valor del daño causado o del gasto realizado, por su acción de avería para que se le reintegre el importe de los mismos. Y si no se incluyese lo perdido en la masa contribuyente, resultaría que quienes sufrieron los daños o realizaron los gastos constitutivos de la avería, no cooperarían a la misma.

En una fórmula donde S fuese el valor de lo salvado y P el valor de lo perdido, el porcentaje de distribución del importe de la avería aparecería representado así:
$$\frac{P}{S + P}$$

2. LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GROSAS. En el proyecto de Ley de Navegación se decía que el capitán debería invitar a los interesados a un acuerdo sobre la liquidación de las averías y, de no lograrse dicho acuerdo pediría al juez que designase un liquidador, cuyo proyecto de liquidación debería ser homologado por el Juez. Se agregaba que la liquidación debería ser hecha en el puerto de destino. (Dato impreciso, pues no se determinaba de qué destino, si del viaje o de las mercancías.)

El legislador suprimió lo relativo a la liquidación, y la ley solo dispone, con mayor imprecisión que el proyecto, que el pago de los gastos de liquidación se hará en el puerto de destino. (Art. 271.)

Creemos que debe distinguirse si se trata de un viaje en que toda la carga tenga el mismo destino, de si el cargamento tiene destinos diversos. En el primer caso, la liquidación deberá practicarse en el puerto de destino único, y en el segundo, en el puerto primero de destino, o sea a donde deba desembarcarse la primera carga; pero para determinar los valores, deberá tomarse en consideración el destino de cada parte del cargamento y la fecha en que el buque debió llegar a cada uno de los puertos.

Generalmente la liquidación es encargada a un liquidador de averías, que es un profesional independiente, y que en algunos países (casos de Francia e Inglaterra, entre otros) forma parte de poderosas asociaciones cuya gran autoridad es reconocida por todos los interesados en las cuestiones marítimas.

Generalmente se suscribe un compromiso arbitral (hay un *machote* de "Average bond" del Lloyd's) y conforme a él el liquidador practica la liquidación correspondiente.

3. NOTA SOBRE LA SUPRESIÓN DE LA AVERÍA GUESA. La institución de las averías gruesas ha sido atacada y se ha propuesto su abolición. El Comité

del Lloyd's así lo propuso a la Quinta Conferencia de la "Association for the Reform and Codification of Law Nations", celebrada en 1877, y la idea de la supresión se ha sostenido por autoridades en la materia, como Ripert y Bonnetcase, entre otros. Pero "la idea de la abolición, según observa atinadamente Brunetti,¹⁰ se apoya en consideraciones de oportunidad y de conveniencia, no en razones de índole jurídica, y esto explica el escaso éxito conseguido hasta el presente".

La tendencia, según hemos visto en la evolución de las Reglas de York y Amberes, ha sido no a suprimir la institución, sino a armonizarla con los adelantos técnicos de la navegación.

Y habrá de sobrevivir, no sólo por la venerabilidad que le da su gloriosa tradición, sino por la idea fundamental de la justicia que debe presidir las relaciones de quienes van interesados en la aventura de mar.

¹⁰ BRUNETTI. *Op. cit.* Tomo III, vol. 2o. pág. 36.

REGLAS DE YORK-AMBERES (1950)

(CONCORDADAS CON LA LNCM)

TRADUCCION DE RAUL CERVANTES AHUMADA

REGLAS DE INTERPRETACION

Se aplicarán en los casos de ajuste de avería común, las siguientes reglas con exclusión de cualquiera ley o práctica que las contradiga, salvo lo que al respecto dispongan las reglas enumeradas, la avería común se ajustará conforme a las indicaciones de las reglas alfabéticas.

REGLA "A" (ART. 256 LNCM)

Se considerará que existe un acto de avería común solamente cuando deliberada y razonablemente se efectúa un sacrificio extraordinario en bien de la seguridad común, para preservar de un peligro los bienes comprometidos en una expedición marítima.

REGLA "B" (ART. 257 LNCM)

Los sacrificios y los gastos de avería común serán soportados por los diversos intereses que habrán de contribuir según las condiciones indicadas más adelante.

REGLA "C"

Sólo se considerarán como avería común los daños o pérdidas o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería común. No serán considerados como avería común los daños y pérdidas que haya sufrido el buque o el cargamento,

durante el viaje o posteriormente ocasionados por demoras (como las estadías), ni tampoco las pérdidas indirectas como las diferencias de cotización.

REGLA "D" (ART. 258 LNCM)

Aunque el hecho que haya dado lugar a la pérdida o gasto se debiera a una culpa imputable a cualquiera de las partes de la expedición, las demás partes deberán contribuir, sin perjuicio de los recursos que posteriormente deban ejercitarse contra el responsable.

REGLA "E"

La prueba de que una pérdida o gasto debe efectivamente considerarse avería gruesa, incumbe a quien reclame tal carácter.

REGLA "F" (ART. 259 LNCM)

Si se hiciera un gasto extraordinario en sustitución de otro gasto que hubiera podido considerarse como avería común, el primero se reputará y admitirá como tal, sin tener en cuenta si ha habido economía para otros intereses, pero sólo hasta el importe de la avería que pudo así evitarse.

REGLA "G" (ART. 260 LNCM)

El ajuste de las averías comunes deberá efectuarse, tanto para la estimación de las pérdidas como para el pago, sobre la base del valor que la mercancía tenga en el momento y el lugar de terminación del viaje. Esta regla no influirá en la determinación del lugar en que deberá efectuarse la liquidación.

REGLA I (ART. 269 LNCM)

Echazón de mercancías

No se pagará ninguna echazón de mercancías como avería común salvo en los casos en que dicha mercancía hubiera sido transportada conforme a los usos comerciales establecidos.

REGLA II

Daño causado por la echazón y pérdida en beneficio de la seguridad común

Se pagará como avería común el daño que sufran el buque y el cargamento o alguno de ellos, por una pérdida o como consecuencia de un sacrificio hecho en bien de la seguridad común o bien, causado por el agua que entre a la bodega a través de las escotillas abiertas o por cualquier otra abertura que se hubiere hecho con el fin de practicar una echazón.

REGLA III (ART. 265 LNCM)

Extinción de incendio a bordo

Se pagará como avería común el daño que sufran el buque y la carga o alguno de ellos, que ocasione el agua u otra causa, así como el daño que resulte de una encalladura voluntaria o por practicar aberturas en el navío incendiado para extinguir el fuego a bordo; pero no se abonará suma alguna por el daño que se cause a la parte del buque y a la carga a granel o a los fardos separados que se hayan incendiado.

REGLA IV

Corte de restos

La pérdida o daño que resulten del corte de despojos o de restos de aparejos o de otros objetos que hubieran sido anteriormente arrancados por riesgo marítimo, no se pagarán como avería común.

REGLA V

Encalladura voluntaria

Cuando un buque es encallado voluntariamente y las circunstancias sean de tal manera que si no se hubiera tomado esta medida inevitablemente habría embarrancado en la costa o sobre las rocas, no se considerará como avería común ninguna pérdida o avería que resulte para el buque, carga y flete o para cualquiera de ellos, por esta encalladura voluntaria; pero la pérdida o daño ocasionados para volverlo a poner a flote se considerarán como avería común. En todos los demás casos en los que el buque sea encallado voluntariamente por causa de seguridad común, la pérdida o el daño que resultaren serán considerados como avería común.

REGLA VI (ART. 266 LNCM)

Daños causados a máquinas para desencallar el buque

Los daños causados a la maquinaria y calderas al tratar de poner a flote un buque varado que se encuentre en situación peligrosa, se considerará avería común cuando se demuestre que efectivamente tales daños son consecuencia de dicho acto ejecutado decidida y voluntariamente en beneficio de la seguridad común y corriendo el riesgo de que ocurran tales daños. Pero cuando un buque se encuentre a flote no será pagado como avería común, el daño o pérdida causado por las máquinas o calderas, ni la pérdida o daño ocasionado al dar otra aplicación a los motores, ni medidas de tal naturaleza, se pagarán como avería común.

REGLA VII (ART. 256 LNCM)

Velamen forzado. Daño o pérdida de las velas

La avería o pérdida sufridas por el velamen y por las perchas o cualesquiera de ellos, motivada por la seguridad común y ocurrida al intentar poner a flote el buque o al intentar llevarlo hacia la costa, se considerará avería común; pero mientras el buque esté a flote ningún daño o pérdida causada al buque, al cargamento y al flete o a alguno de ellos al forzar de vela, se considerará como avería común.

REGLA VIII (AVERÍA GASTO)

Gastos para descargar un buque varado, y daños consiguientes

Cuando un buque ha encallado, y el cargamento, combustible y aprovisionamientos o alguno de ellos sean descargados en circunstancias tales que esta medida constituya un acto de avería común, los gastos suplementarios de descarga, arrendamiento de lanchas y el reembarque, así como la pérdida o daño que por ello ocurran se considerará avería común.

REGLA IX

Materiales del buque y provisiones usadas como combustible

Si en caso de peligro y por causa de utilidad común hubiera sido necesario usar como combustible los materiales y provisiones del buque o alguno de ellos,

se considerarán éstos avería común solamente si el buque hubiera sido cargado con suficiente combustible. Sin embargo, únicamente se bonificará como avería común la cantidad de combustible que el buque hubiera necesitado, calculada según el precio que tuviera en el último puerto de salida.

REGLA X (ART. 259 LNCM, relacionada con regla "F" y XI, XIV)

Gastos en el puerto de arribo forzoso

a) Cuando un buque toque un puerto o refugio por arribo forzoso o cuando retorne a su puerto o al lugar de la carga por causa de un accidente, pérdida o circunstancia extraordinaria que haga necesaria esta medida por razones de seguridad común, los gastos en el puerto o refugio se considerarán avería común; asimismo, cuando el buque vuelva a partir con todo o parte de su cargamento primitivo, los gastos correspondientes a que haya lugar al salir del puerto o refugio se considerarán como avería común.

Quando un buque se halle en un puerto o lugar de arribo forzoso y sea llevado, por ser así necesario, a otro puerto o refugio, por no ser posible practicar las reparaciones necesarias en el primer puerto o refugio lo preceptuado por esta regla regirá para el segundo puerto o refugio por arribo forzoso. Lo ordenado por la Regla XI regirá en los casos de prolongación del viaje ocasionado por dicho traslado.

b) Los gastos efectuados para remover o descargar el cargamento, combustible o provisiones, sea en un puerto, o bien en un lugar de carga, de escala o arribo forzoso, se considerarán como avería común si el remover o descargar hubieran sido necesarios para la seguridad común o para permitir reparar las averías causadas al buque por la pérdida o accidente, y si estas reparaciones fueran necesarias para poder continuar el viaje con seguridad.

c) Siempre que los gastos que se efectúen por haber removido o descargado la mercancía, combustible o provisiones, sean considerados como avería común, los gastos de reembarque y estiba de ese cargamento, combustible o provisiones, así como los gastos de almacenaje de tal carga, combustible o provisiones, serán considerados igualmente avería común. Pero si se prohibiera que el buque navegue o si no continuara el viaje original, ningún gasto de almacenaje efectuado después de que se haga la prohibición al buque, o de que se abandone el viaje, será considerado como avería común. En caso de prohibición o de interrupción definitiva del viaje antes de que se termine la descarga de la mercancía, los gastos de almacenaje serán considerados como avería común, hasta la fecha de terminación de la descarga.

d) Si un buque averiado se encuentra en un puerto o lugar en el que sea prácticamente posible repararlo para que pueda continuar el viaje con todo su cargamento, y si, con el fin de reducir los gastos es remolcado hasta otro puerto o lugar en el que pueda ser reparado, o hasta su destino, o bien de transbordar a otro buque toda o parte de la carga, o bien reexpedirla de cualquiera otra

manera, entonces, los gastos suplementarios de dichos remolques, transbordo o reexpedición o cualquiera de ellos (hasta completar el monto de los gastos suplementarios economizados) serán pagaderos por las partes interesadas en la expedición, en proporción a los gastos extraordinarios evitados.

REGLA XI (ART. 259 LNCM)

Salarios y manutención de los tripulantes de un buque y otros gastos inherentes para llegar a un puerto de refugio, su estancia en dicho puerto, etc.

a) Los salarios y manutención del capitán, oficiales y demás tripulantes razonablemente devengados, así como el combustible y los aprovisionamientos consumidos durante la prolongación de un viaje ocasionado por la entrada de un buque en un puerto o lugar de refugio, o para regresar a su puerto o lugar de carga, deben ser admitidos en avería gruesa de acuerdo con lo previsto en la Regla X, inciso a).

b) Cuando un buque entre o sea detenido en un puerto o lugar por haber sufrido un accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que ameriten dicha entrada por razones de seguridad común o que permitan que sea reparado cualquier daño que al buque se le hubiera causado por sacrificio o accidente, si dichas reparaciones son necesarias para que el viaje pueda continuarse seguramente, entonces, los salarios y manutención del capitán, oficiales y demás tripulantes, razonablemente devengados durante el período suplementario de inmovilización en tal puerto o lugar hasta que el buque se encuentre en condiciones de proseguir su viaje, serán admitidos en avería gruesa.

Quando cualquier autoridad haya prohibido oficialmente el uso del buque, o cuando éste no prosiga su viaje, o, si el *alijo* de la carga no se hubiera terminado, hasta la fecha en que se termine de descargar, el combustible y los aprovisionamientos consumidos durante la estancia suplementaria de inmovilización serán admitidos en avería gruesa, exceptuando el combustible y las provisiones que se hubieran consumido en las reparaciones, que no se considerarán avería gruesa.

Los gastos de puerto devengados durante la estancia suplementaria también se admitirán en avería gruesa, excepto los gastos de puerto que sólo se hayan devengado durante las reparaciones, que no serán admisibles en avería gruesa.

c) Para ésta y las demás reglas quedarán comprendidos en los salarios todos los pagos hechos al capitán, oficiales y demás tripulantes, o aquellos pagos hechos en su beneficio, ya sea que dichos pagos se impongan por disposición de la ley a los armadores del buque, o a los que se hagan bajo las cláusulas y condiciones del contrato de trabajo.

d) Cuando se pague tiempo extra al capitán, oficiales o tripulación, por manutención de buque o por las reparaciones que se le hagan, y el costo de las reparaciones no sea considerado como avería gruesa, dicho tiempo extra se abo-

hará en avería gruesa, sólo hasta un monto equivalente a los gastos que se ahorraron y que se hubieran devengado y admitido en avería gruesa si dicho tiempo extra no se hubiera devengado.

REGLA XII

Daño causado al cargamento por alijo, etc.

Se considerarán avería gruesa todas las pérdidas o daños que sufran el cargamento, combustible o provisiones, durante su manejo, descarga, almacenamiento, reembarque o estiba, solamente cuando el costo de las respectivas operaciones sea admitido en avería gruesa.

REGLA XIII

Deducciones al costo de las reparaciones

En la liquidación de reclamaciones por avería gruesa, las reparaciones abonadas en calidad de avería gruesa, se sujetarán a deducciones por concepto de "nuevo a viejo" cuando materiales o partes viejas se repongan por nuevas, de acuerdo con las siguientes reglas.

Las deducciones se regirán por la edad del barco desde la fecha del registro original hasta el día del accidente, exceptuando provisiones, municiones de boca, aislantes, barcos salvavidas y semejantes, equipos de compás giroscópico, telecomunicaciones, radiogoniometría, sondeos por eco y otros similares, máquinas y calderas, para los cuales las deducciones se regirán por la edad de cada cosa. No se harán deducciones por lo que se refiere a provisiones, municiones de boca y aparejos que no hayan sido usados.

Las deducciones se harán del costo del material nuevo o de sus partes incluyendo la mano de obra y los gastos de instalación, pero excluyendo los gastos de desempaque, los gastos de dique seco y de varadero, así como los costos de mudar fondos, se abonarán totalmente.

No se abonará la limpieza o pintura de fondos (casco), si éstos no han sido pintados dentro de los seis meses anteriores a la fecha del accidente.

a) El primer año: todas las reparaciones se admitirán íntegramente excepto el raspaje, limpieza y pintura o revestimiento de la corona, de los cuales se deducirá un tercio.

b) Se deducirá el raspado, limpiado y pintura de fondos, según lo previsto en el inciso a).

Se deducirá un tercio de las reparaciones o renovaciones del velamen, aparejo, cables, escotas y cabuyería (que no sea de alambre o cadenas), toldos, cubiertas, encerados, provisiones y municiones de boca y pinturas. Se deducirá un sexto de las reparaciones o renovaciones de la madera del casco, incluyendo las cua-

dernas y el forro interior de la bodega, palos y vergas, botes, muebles, tapicería, vajillas, metal, y cristalería, aparejos, jarcia firme y de labor de alambre, equipos de compás giroscópico, telecomunicaciones, radiogoniometría, sondeos por eco y otros aparatos semejantes, cables de cadena, cadenas, aislantes, maquinaria auxiliar, aparatos de gobierno y sus conexiones, cabrias y grúas y sus accesorios y máquinas eléctricas y conexiones, exceptuando los aparatos eléctricos de propulsión; las demás reparaciones se admitirán totalmente. Respecto al forro de metal de buques de madera o mixtos, se admitirá por entero el costo, tomando como base el peso, igual al peso bruto del forro de metal retirado del buque, menos el producto de la venta del metal viejo. Los clavos, fieltro, y mano de obra para colocar el nuevo forro estarán sujetos a la deducción de un tercio.

c) De tres a seis años. Se harán las deducciones en la forma indicada en la cláusula b), excepto de la deducción de una tercera parte de las reparaciones o renovaciones de la madera del casco, incluyendo las cuadernas y el forro interior de la bodega, palos y vergas y de toda la maquinaria (incluso calderas y sus accesorios).

Se deducirán en la forma indicada en la cláusula b), excepto la deducción de una tercera parte de las reparaciones o renovaciones de la madera del casco, incluyendo las cuadernas y el forro interior de la bodega, palos y vergas, botes, muebles, tapicería y se rebajará una sexta parte del herraje de los palos y vergas y de toda la maquinaria (incluso calderas y sus accesorios).

d) De seis a diez años. Se deducirán en la forma indicada en la cláusula c), salvo la deducción de una tercera parte del aparejo, cables, escotas y cabuyería, herraje de los palos y vergas, equipos de compás giroscópico, telecomunicaciones, radiogoniometría, sondeos por eco y otros aparatos semejantes, aislantes, maquinaria auxiliar, aparatos de gobierno, cabrias, grúas y sus accesorios, y toda la demás maquinaria (incluso calderas y sus accesorios).

e) De diez a quince años. Se deducirá una tercera parte de todas las renovaciones, excepto el herraje del casco, el cemento de fondos y los cables de cadena, de los cuales se reducirá una sexta parte y las anclas que se abonarán por entero.

f) De más de quince años. Se deducirá un tercio de todas las renovaciones, excepto el casco, el cemento de fondos y los cables de cadena, de los que se deducirá una sexta parte y las anclas que se abonarán por entero.

REGLA XIV

Reparaciones provisionales (Art. 259 LNCM)

Cuando un buque sea provisionalmente reparado por ser necesario para la seguridad común o por daño causado en sacrificio de avería gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de refugio, el costo de tales reparaciones será admitido como avería gruesa.

Cuando provisionalmente se repare un daño producido por un accidente fortuito y que tales reparaciones sean necesarias para continuar el viaje, el

costo de las reparaciones será admitido en avería gruesa, sin tener en cuenta de la economía eventual efectuada por otros intereses, pero sólo hasta un límite igual a la cantidad economizada y que debió haberse hecho y admitido como avería gruesa, de no haberse efectuado tales reparaciones en dicho puerto.

No se deducirá suma alguna por diferencia de "Nuevo a viejo" en el costo de reparaciones provisionales que se admitan en avería gruesa.

REGLA XV

Pérdida de flete

La pérdida de flete que resulte de una pérdida o daño del cargamento será bonificada en avería gruesa, ya sea causada por un acto de avería gruesa, como si la pérdida o daño del cargamento se abonara como dicha clase de avería.

Del importe del flete bruto perdido se deducirán los gastos que el armador, para ganar dicho flete, pudo haber realizado, pero que no realizó debido al sacrificio.

REGLA XVI

Importe que se abonará por pérdidas o averías de carga sacrificada (Art. 270 LNCM)

El importe que se abonará como avería gruesa por daños o pérdidas de las mercancías sacrificadas, será la pérdida que el dueño, por dicha causa, haya sufrido y deberá estar basada en los precios que existan en el mercado el último día de descarga del barco, o la terminación del viaje, cuando éste finalice en lugar distinto del destino original.

REGLA XVII (Art. 263-LNCM)

Valores contribuyentes (Art. 263-LNCM)

La contribución a la avería gruesa se establecerá sobre el valor real de las propiedades al terminar la expedición y al que se aumentará la cantidad abonada como avería gruesa por los bienes sacrificados si no han sido ya incluidos.

Del flete del armador y del importe de los pasajes que hayan corrido el riesgo, se deducirán los gastos y salarios de la tripulación que no se hubieran devengado, en beneficio del flete, si el buque o cargamento se hubieran perdido totalmente en la fecha en que tuvo lugar el acto de avería gruesa y que no hayan sido admitidos como avería gruesa. Del valor de los bienes se deducirán igualmente todos los gastos posteriores al acto que dio lugar a la avería gruesa y relacionados con la misma, anteriores al acto que dio lugar a la avería gruesa

y relacionados con la misma, excepto aquellos que se hayan abonado como avería gruesa.

Los equipajes y efectos personales de los pasajeros que no se hayan embarcado mediante conocimiento de embarque, no contribuirán a la avería gruesa. Cuando no se hagan reparaciones, se permitirá una depreciación razonable que no exceda del costo en que se calculen las reparaciones.

El monto que debe pagarse como avería gruesa por daño o pérdida sufrida por el buque y/o sus accesorios cuando hayan sido reparados o reemplazados, será el costo total y razonable de las reparaciones, o del reemplazo de esos daños o pérdidas, hecha reserva de las deducciones a practicarse conforme a la Regla XIII. Cuando no hayan existido reparaciones, deberá pagarse una depreciación razonable, que no exceda del costo estimativo de aquéllas.

REGLA XVIII

Avería del buque (cursivas a y b 14 puntos)

Quando haya una pérdida total real o implícita, del buque, la suma que se abonará en avería gruesa por daños o pérdidas causadas al buque en un acto de avería gruesa será el valor real del mismo estimado en estado sano menos el costo en que se hayan calculado las reparaciones de los daños que no tengan el carácter de avería gruesa, y el producto de la venta si lo hubo.

REGLA XIX (ARTS. 267 y 268 LNCM)

Cargamento declarado equivocadamente o sin declarar

No se abonarán en avería gruesa las pérdidas o daños sufridos por las mercancías que se hubieran embarcado sin conocimiento de embarque del armador o de sus agentes, ni por las mercancías que al ser embarcadas hubieran sido deliberadamente mal declaradas; pero si tales mercancías fueren salvadas, quedarán afectadas a contribuir a la avería gruesa (Art. 262.) Los daños o pérdidas ocasionados a la mercancía que fueran mal declaradas al embarcarse, por haberseles asignado un valor inferior al valor real, se admitirán sobre la base del valor declarado, pero contribuirán por su valor real (Art. 268.)

REGLA XX

Adelanto de fondos

Se abonará en avería gruesa una comisión del 2% sobre los desembolsos por avería gruesa, exceptuando los salarios y gastos de manutención del capitán,

oficiales y tripulantes, así como el combustible y provisiones no reemplazados durante el viaje; pero cuando alguna de las partes no contribuyentes no facilite los fondos, los gastos ocasionados para obtener un préstamo para cubrir dichos fondos, ya se trate de un préstamo de la avería gruesa o de cualquier otro tipo, o las pérdidas sufridas por los propietarios de la mercancía vendida, se abonarán en avería gruesa.

REGLA XXI

Intereses sobre las pérdidas admitidas en avería gruesa

Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones que se hubieran admitido en avería gruesa, se abonará un interés de un 5% anual a la fecha de la liquidación de dicha avería gruesa, deberán, para ello, tomarse en cuenta los reembolsos que se hubieran hecho en ese intervalo por los contribuyentes interesados, o por el fondo de depósitos de avería gruesa.

REGLA XXII

Tratamiento del depósito en efectivo

Cuando se hayan cobrado depósitos en efectivo para responder de las responsabilidades del cargamento por avería gruesa, en gastos de salvamento u otras erogaciones especiales, se colocarán dichos depósitos, sin ninguna demora, en una cuenta especial mancomunada, a nombre de dos depositarios; uno de ellos deberá ser representante designado por el armador y el otro, designado por los depositantes, en un banco aceptado por ambos. Las cantidades así depositadas, aumentadas con los intereses que, cuando existan, devenguen, se conservarán como garantía para asegurar el pago a las partes que a ellos tengan derecho por avería gruesa, en los gastos de salvamento u otros gastos especiales pagaderos por el cargamento a cuenta del cual se hubieran constituido los depósitos.

Los depositarios tendrán la facultad de efectuar a cuenta, cualesquiera pagos o devolución de depósitos, siempre que, por escrito, lo autorice el liquidador de la avería.

Tales depósitos, pagos o devolución de depósitos se harán siempre que por escrito lo autorice el liquidador de la avería. Tales depósitos, pagos o devoluciones, se harán sin perjuicio de la responsabilidad de las partes.

SECCION QUINTA

DERECHO MARITIMO LABORAL

CAPITULO UNICO

REGIMEN DEL TRABAJO EN EL MAR

SUMARIO: 1. El Derecho Marítimo, pionero en la creación de instituciones jurídicas laborales. a) Preferencia de los créditos laborales. b) El riesgo de trabajo. c) El derecho a la indemnización. 2. Características especiales del Derecho Marítimo Laboral. 3. La Obra de la Oficina Internacional del Trabajo. 4. La Ley Federal del Trabajo. 5. Régimen de identidad de la gente de mar. 6. La Nueva Ley Federal del Trabajo.

1. Como en tantos otros aspectos de la historia de las instituciones jurídicas, el Derecho Marítimo es también pionero en la creación de instituciones que son básicas en el Derecho Laboral contemporáneo. Señalaremos algunos ejemplos:

a) En las Ordenanzas de Bilbao, (Capítulo veinticuatro, apartado 100) se ordena que, respecto del pago de sus salarios, los marineros tendrán un privilegio sobre la nave y sus aparejos, los que podían sacar a remate, para pagarse con preferencia a cualesquiera otros acreedores.

b) Nuestros códigos de comercio de 1884 y 1889 establecieron el principio de la indemnización por riesgos de trabajo, al determinar que el marinero enfermo tendría derecho a su salario, además de la asistencia médica correspondiente.

c) El derecho a una indemnización lo encontramos también en las viejas leyes del mar, que establecen la obligación del naviero de abonar una indemnización cuando el marinero muriese en defensa de la nave. En el artículo 720 del Código de Comercio (hoy derogado) se recogía una vieja y hermosa tradición marítima española al establecerse que "si la muerte

hubiere ocurrido en defensa del buque, *el hombre de mar será considerado vivo*, y se abonará a sus herederos, concluido el viaje, la totalidad de los salarios o la parte íntegra de utilidades que le correspondan como a los demás de su clase". En esta poética determinación se implican algunas cuestiones fundamentales que afectan al concepto mismo del derecho. La personalidad jurídica se avizora ya como creación del mundo del derecho, puesto que el hombre muerto para el mundo biológico sigue considerándose vivo para el mundo jurídico. El Derecho crea sus propias estructuras.

2. Tradicionalmente los problemas laborales marítimos han sido considerados de interés público. El medio en que el trabajo se presta; la imposibilidad del trabajador de separarse del lugar de su trabajo en las horas de descanso; el alejamiento de la tierra y de la familia; el peligro, frente a los riesgos del mar, etc., dan al trabajo del marinero una especial característica que amerita una regulación específica, la que tiende a ser mundialmente unificada.¹

3. Lo anterior agregado al hecho de que la marinería suele ser enrolada entre las clases humanas más desamparadas, ha hecho que la Oficina Internacional del Trabajo, creada por la Liga de las Naciones y de la cual nuestro país es miembro, haya dedicado gran parte de su esfuerzo a unificar, por medio de convenciones y de recomendaciones, la regulación jurídica de la actividad de los hombres de mar.

Existe un cúmulo de convenciones y recomendaciones, muchas de ellas ratificadas por nuestro país, y que constituyen, según expresión de la propia Oficina Internacional del Trabajo, un auténtico Código Internacional de la Gente de Mar.²

4. Nuestra Ley Federal del Trabajo dedica especial capítulo al trabajo en el mar. Después de ejemplificar establece que serán trabajadores de mar "todos los que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador". Debe entenderse que se trata de un trabajo permanente ligado en forma directa con el proceso de navegación y que no serán trabajadores marítimos respecto del armador, aquellos trabajadores que desempeñen un trabajo libre y accidental (carpinteros, soldadores), que acudan a bordo sólo para un trabajo específico.

Se entiende por trabajador marítimo o gente de mar, el trabajador embarcado, que presta sus servicios a bordo.

El artículo 136 autoriza el trabajo marítimo de los menores de 18 años, lo que es contradictorio con el artículo 131 que prohíbe la admisión de

¹ CONF. ANDREA TORRENTE. *I Contratti di Lavoro della Navigazione*, Milan, 1918.

² Pueden consultarse en *Legislación Marítima Internacional* de JOSÉ LUIS DE AZCARRAGA, que ya hemos citado y en NAGENDRA SINGH, *International Conventions of Merchant Shipping*, también citada ya.

aprendices para trabajo marítimo.³ Creemos derogado parcialmente el citado artículo 136, ya que México ratificó la Convención de la Oficina Internacional del Trabajo, de 1936, que prohíbe contratar el trabajo a menores de 15 años de edad.

La ley establece la representación forzosa del armador por el capitán frente a los demás tripulantes (Art. 134).

El contrato de trabajo recibe el nombre de contrato de enrolamiento, y podrá ser por tiempo indefinido, por tiempo determinado, o por viaje.

De acuerdo con un mandato constitucional el artículo 146 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo dispone que todos los tripulantes de un buque nacional deberán ser mexicanos por nacimiento.

5. *Régimen de identidad de la gente de mar*. Aún el problema de la identidad de los marineros ha alcanzado repercusiones internacionales. Los pasaportes ordinarios suelen ser recogidos por las autoridades de los puertos donde los marineros lleguen de paso, y después suelen presentarse dificultades para la identificación. Esto ha preocupado a la Oficina Internacional del Trabajo que elaboró un "Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar", convenio que fue ratificado por nuestro país en 1962.

Todo miembro de la Organización Internacional del Trabajo que haya ratificado el convenio se considerará obligado a otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión marinera un documento de identidad de la gente de mar (Art. 2). El documento deberá ser sencillo y su contenido será:

- a) Nombre completo (nombre y apellidos);
- b) Fecha y lugar de nacimiento;
- c) Nacionalidad;
- d) Características físicas;
- e) Una fotografía; y
- f) La firma, o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.

La idea rectora del convenio es que el documento de identidad no pueda ser retenido por autoridad alguna y que su portador deba ser readmitido en cualquier momento en el territorio correspondiente a la autoridad que haya expedido el documento.

6. *La Nueva Ley Federal del Trabajo*. El Ejecutivo ha enviado al Congreso de la Unión un Proyecto de nueva Ley Federal del Trabajo, en el que se trata de ajustar nuestra legislación laboral marítima a los textos internacionales. Este proyecto ha sido aprobado ya por ambas Cámaras, y, sin duda, será promulgado próximamente.

En la nueva ley se prohíbe el trabajo de los menores de quince años y el de los menores de dieciocho, como fogoneros o pañoleros.

³ CONF. TRUEBA URBINA y TRUEBA BARRERA. *La Ley Federal del Trabajo*.

La legislación actual autoriza al naviero a dejar de cubrir los salarios del trabajador durante el tiempo de repatriación o de conducción al lugar de destino. En la nueva ley se hace obligatorio tal pago, con fundamento en el principio de que "la responsabilidad de los riesgos a que están expuestas las empresas y sus bienes, no pueden quedar a cargo de los trabajadores".¹

Se establece la preferencia de los créditos de los trabajadores del mar sobre cualesquiera otros créditos, y se determina que cuando concurren créditos laborales derivados de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último.

Transcribimos, en apéndice a esta sección, el texto relativo.

APENDICE A LA SECCION QUINTA

NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Trabajo de las Tripulaciones de los buques

Artículo 187. Las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco, embarcación o cuerpo flotante nacional.

Artículo 188. Son tripulantes los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como tales por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador, y figuren en la lista de tripulantes.

Artículo 189. Los tripulantes deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento.

Artículo 190. Los capitanes, entendiéndose por tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con respecto a los demás tripulantes, la calidad de representantes de los patronos.

Artículo 191. Queda prohibido el trabajo de los menores de quince años y el de los de dieciocho en calidad de pañoleros y fogoneros.

Artículo 192. No se considera relación de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de un buque con personas que se hayan introducido a él y que tenga por objeto devengar con servicios personales el importe del pasaje, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 193. Los trabajadores que presten sus servicios a bordo sin tener el carácter de tripulantes, quedan sujetos a las disposiciones del presente capítulo, en lo que sean aplicables.

Cuando los buques se hagan a la mar sin que hayan podido desembarcar los trabajadores a que se refiere el párrafo anterior, serán considerados como tripulantes por viaje redondo y tendrán los derechos y obligaciones que se consignan en este capítulo.

Artículo 194. Las condiciones de trabajo de los tripulantes se harán constar por escrito; un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitanía de Puerto o al Cónsul y el cuarto a la Inspección del Trabajo.

¹ Exposición de motivos del Proyecto de Nueva Ley Federal del Trabajo.

Artículo 195. El escrito a que se refiere el artículo anterior contendrá:

- I. Lugar y fecha de su celebración;
- II. Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil y domicilio del tripulante y del patrón;
- III. Designación del buque o buques a bordo de los cuales prestará el tripulante sus servicios;
- IV. Si se celebra por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje o viajes;
- V. El servicio que deba prestarse, especificándolo con la mayor precisión;
- VI. La distribución de las horas de jornada;
- VII. El monto de los salarios;
- VIII. El alojamiento y los alimentos que se suministrarán al tripulante;
- IX. El período anual de vacaciones;
- X. Los derechos y obligaciones del tripulante;
- XI. El porcentaje que percibirá la tripulación cuando se trate de dar salvamento a otro buque, y
- XII. Las demás estipulaciones que convengan las partes.

Artículo 196. La relación de trabajo por viaje comprenderá el término contado desde el embarque del tripulante hasta concluir la descarga del buque en el puerto de destino; podrá, sin embargo, designarse un puerto distinto para la terminación de la relación.

Si es por tiempo determinado o indeterminado se fijará el puerto al que debe ser restituído el tripulante y a falta de ello, se tendrá por señalado el del lugar donde se le tomó.

Artículo 197. Para la prestación de servicios de trabajadores mexicanos en buques extranjeros se observará lo dispuesto en el artículo 28.

Artículo 198. Cuando el buque se encuentre en el mar y la naturaleza del trabajo no permita el descanso semanal, se aplicará lo dispuesto en el artículo 73.

Artículo 199. Los tripulantes tienen derecho a un período mínimo de doce días laborables de vacaciones anuales pagadas, que se aumentará en dos días laborables, hasta llegar a veinticuatro, por cada año subsecuente de servicios. Con posterioridad se aumentará el período de vacaciones en dos días por cada cinco años de servicios.

Las vacaciones deberán disfrutarse en tierra, pudiendo fraccionarse cuando lo exija la continuidad del trabajo.

Artículo 200. No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías.

Artículo 201. A elección de los tripulantes, los salarios podrán pagarse en el equivalente en moneda extranjera, cuando el buque se encuentre en puerto, en aguas extranjeras o próximo a llegar a ellas.

Artículo 202. Los tripulantes por viaje tienen derecho a un aumento proporcional de salarios en caso de prolongación o retardo del mismo.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa:

Artículo 203. Los salarios y las indemnizaciones de los tripulantes disfrutaran de la preferencia consignada en el artículo 113, sobre el buque, sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, aún cuando sean propiedad de tercero. Cuando concurren créditos de trabajo procedentes de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último.

Artículo 204. Los patronos tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. Proporcionar a bordo a la tripulación alojamientos cómodos e higiénicos;
- II. Proporcionar alimentación sana y satisfactoria a los tripulantes de buques dedicados al servicio de altura o cabotaje y de dragado;
- III. Proporcionar alojamiento y alimentos a los tripulantes cuando el buque sea llevado a puerto extranjero para reparaciones y su estado no permita la permanencia a bordo. Esta misma obligación subsistirá en puerto nacional, cuando no sea el del lugar del domicilio del trabajador. En uno y otro caso la habitación y los alimentos se proporcionarán sin costo para los tripulantes;
- IV. Pagar los gastos de la situación de fondos a los familiares de los tripulantes, cuando el buque se encuentre en el extranjero;
- V. Conceder a los tripulantes el tiempo necesario para el ejercicio del voto en las elecciones populares, siempre que la seguridad del buque lo permita y no se entorpezca su salida en la fecha y horas fijadas;
- VI. Permitir a los tripulantes que falten a sus labores para desempeñar comisiones del Estado o de su sindicato, en las mismas condiciones a que se refiere la fracción anterior;
- VII. Proporcionar la alimentación y alojamiento, tratamiento médico y medicamentos y otros medios terapéuticos, en los casos de enfermedades, cualquiera que sea su naturaleza;
- VIII. Llevar a bordo el personal médico y el material de curación que establezcan las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua;
- IX. Repatriar o trasladar al lugar convenido a los tripulantes, salvo que éstos se separen del servicio por causa no imputable al patrón, y
- X. Informar a la Capitanía de Puerto a que se recale, dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarado a libre plática, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el buque llega a puerto extranjero, el informe se rendirá al Cónsul mexicano o en su defecto, al capitán del primer puerto nacional que toque.

Artículo 205. Los tripulantes están especialmente obligados a respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos del mar, las que se efectuarán en los términos que determinen las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. Los capitanes y oficiales obrarán, en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patronos.

Artículo 206. Queda prohibido en los expendios de a bordo proporcionar, sin permiso del capitán, bebidas embriagantes a la tripulación, así como que ésta introduzca a los buques tales efectos.

Artículo 207. El amarre temporal de un buque, autorizado por la Junta de Conciliación y Arbitraje, no da por terminadas las relaciones de trabajo, sólo suspende sus efectos hasta que el buque vuelva al servicio.

Las reparaciones a los buques no se considerarán como amarre temporal.

Artículo 208. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I. La falta de asistencia del tripulante a bordo a la hora fijada para la salida o que presentándose, desembarque y no haga el viaje;

II. Encontrarse el tripulante en estado de embriaguez al salir el buque o durante la navegación, y

III. Usar narcóticos o drogas enervantes dentro de sus horas de trabajo, sin prescripción médica. Antes de iniciar su servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico.

Artículo 209. La terminación de las relaciones de trabajo de los tripulantes se sujetará a las normas siguientes:

I. Cuando falten diez días o menos para su vencimiento y se pretenda hacer un nuevo viaje que exceda en duración a este término, podrán los tripulantes pedir la terminación de las relaciones de trabajo, dando aviso con tres días de anticipación al de la salida del buque;

II. Las relaciones de trabajo no pueden darse por terminadas cuando el buque esté en el mar o cuando estando en puerto se intente la terminación dentro de las veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos que en este último caso se cambie el capitán o el destino del buque;

III. Tampoco pueden darse por terminadas las relaciones de trabajo cuando el buque esté en el extranjero, en lugares despoblados o en puerto, siempre que en este último caso se exponga al buque a cualquier riesgo por mal tiempo u otras circunstancias;

IV. Cuando las relaciones de trabajo sean por tiempo indeterminado, el tripulante deberá dar aviso al armador, naviero o fletador con setenta y dos horas de anticipación;

V. Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro, se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando obligado el armador, naviero o fletador a repatriar a los tripulantes y a cubrir el importe de los salarios hasta su restitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuviesen derecho los tripulantes.

Si el buque estuviese asegurado, el armador, naviero o fletador, quedará obligado a pagar la indemnización a que se refiere el artículo 436, y

VI. El cambio de nacionalidad de un buque mexicano es causa de terminación de las relaciones de trabajo. El armador, naviero o fletador queda obligado a repatriar a los trabajadores, a cubrir el importe de los salarios y prestaciones a que se refiere el párrafo primero de la fracción anterior y a indemnizar a los trabajadores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50.

Artículo 210. En los casos de la fracción V del artículo anterior, si la tripulación conviene en hacer trabajos encaminados a la recuperación de los restos del buque o de la carga, se le pagarán sus salarios por los días que trabaje. Si el valor de los objetos salvados excede del importe de los salarios, tendrá derecho la tripulación a una retribución adicional, proporcionada a los esfuerzos desarrollados y a los peligros arrojados para el salvamento, la que se fijará por acuerdo de las partes o por decisión de la Junta de Conciliación y Arbitraje, que oírán previamente el parecer de la autoridad marítima.

Artículo 211. El reglamento interior de trabajo, depositado o aprobado por la Junta de Conciliación y Arbitraje, deberá registrarse en la Capitanía de Puerto.

Las violaciones al reglamento se denunciarán al Inspector del Trabajo, quien, previa averiguación, las pondrá en conocimiento de la autoridad del trabajo, juntamente con la opinión del Capitán de Puerto.

Artículo 212. Corresponde a la Inspección del Trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y demás normas de trabajo, atendiendo a los reglamentos de Marina cuando los buques estén en puerto.

Corresponde a la Inspección del Trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y demás normas de trabajo, atendiendo a las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, cuando los buques estén en puerto.

Artículo 213. En el tráfico interior o fluvial regirán las disposiciones de este capítulo, con las modalidades siguientes:

I. Si la descarga dura más de veinticuatro horas en el punto en que termine el contrato, se considerará concluido éste, al expirar ese plazo, contado desde el momento en que fondee el buque;

II. La alimentación de los tripulantes por cuenta de los patrones es obligatoria, aún cuando no se estipule en los contratos, si a bordo se proporciona a los pasajeros; y en todo caso, cuando se trate de buques que naveguen por seis horas o más, o que navegando menos de ese tiempo, suspendan la navegación en lugares despoblados en los que sea imposible a los tripulantes proveerse de alimentos, y

III. La permanencia obligatoria a bordo se considera como tiempo de trabajo, a menos que el período de descanso sea de cuatro horas o más; que exista para el tripulante la imposibilidad material de abandonar el buque o que éste abandonado carezca de objeto por tratarse de lugares despoblados. El descanso semanal será forzosamente en tierra.

Artículo 214. El Ejecutivo Federal determinará la forma de sostener y mejorar los servicios de la "Casa del Marino" y fijará las aportaciones de los armadores.

SECCION SEXTA

DERECHO PENAL MARITIMO

CAPITULO I

NOCIONES GENERALES

SUMARIO: 1. Referencias históricas. 2. Carácter complementario del Derecho Penal Marítimo. 3. La Ley Penal Marítima. 4. La Competencia Jurisdiccional.

1. *Referencias históricas.* Desde las leyes marítimas más antiguas, se han tipificado como delitos marítimos los cometidos en relación con el mar o con la navegación marítima. Así, en las viejas leyes rodias se castigaba la desertión del marinero, el que era obligado a pagar los daños que su desertión ocasionara. Lo mismo encontramos en los Róoles de Olerón, en el Consulado del Mar y en las Leyes Hanseáticas. Las Leyes de Wisby eran draconianas: castigaban la desertión con la pena de muerte.¹

2. *Carácter complementario del Derecho Penal Marítimo.* En realidad, pocos son los actos delictivos que se cometen específicamente en relación con el mar y que no tengan su equivalente en actividades terrestres. Así, el robo será robo, el homicidio, homicidio, etc., y sólo tendrán de marítimos el haberse cometido en el teatro del mar. Por esto el Derecho Penal Marítimo tiene una naturaleza complementaria, esto es, el ser marítimo un delito sólo tendrá como consecuencia, respecto de su equivalente terrestre, una penalidad complementaria, ya que los delitos marítimos se han considerado siempre como de mayor gravedad que sus equivalentes terrestres.² Esto es: tradicionalmente se han considerado como agravante de un delito, el que se cometa en el ámbito marítimo.

¹ Conf. MARTIN J. NORRIS. The Law of Seamen. N. Y., 1963. Tomo I, pág. 167.

² Conf. LEFEBVRE D'OVIDIO y PESCATORE. Manuale di Diritto della Navigazione, 3a. edición. Milán, 1960, pág. 556 y sig.

3. *La Ley Penal Marítima.* No existe en nuestro ordenamiento jurídico una legislación penal marítima específica. Los delitos que en el mar se cometen, están tipificados en el Código Penal Federal, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y en el Código de Justicia Militar. La mayoría de los delitos comunes pueden perpetrarse en el mar, y en nuestro Código no tienen, por ser marítimos, una pena complementaria. En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se tipifican los delitos de no prestación de auxilio a personas en peligro, que se asimila al delito de abandono de persona, y la apropiación de restos de un naufragio, que se asimila al robo. El delito de piratería está tipificado en el Código Penal Federal (art. 146) y en el Código de Justicia Militar. (Arts. 210 a 213.)

4. *La competencia jurisdiccional.* Según dispone la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (art. 2) "los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano". Por tanto, si se comete un delito a bordo de un buque mexicano que se encuentre en alta mar, el Capitán actuará como auxiliar del Ministerio Público Federal y practicará las diligencias tendientes al esclarecimiento de los hechos, detendrá al infractor y lo entregará, junto con el expediente que se haya formado, al juez federal competente del primer puerto a que el buque arribe.

Si un delito se cometiere estando el buque en aguas jurisdiccionales mexicanas, se aplicará la Ley Penal Federal y será competente un juez federal, ya que, por disposición del artículo 107 Constitucional, los tribunales federales deberán conocer de toda cuestión de Derecho Marítimo. Y se trata de delitos marítimos.

Si se tratare de delitos cometidos a bordo de buques nacionales en aguas jurisdiccionales extranjeras, se aplicará la ley mexicana si los responsables no han sido sometidos a la jurisdicción de los tribunales del Estado ribereño. (Art. 4o. LNCM).

Si se cometiere un delito a bordo de un buque extranjero, en aguas jurisdiccionales mexicanas, se aplicará la ley mexicana y será competente un tribunal nacional, si el acto delictuoso hubiere producido alteración del orden público mexicano, o si solicitaren la intervención de las autoridades nacionales el consul del país de la bandera del buque o el capitán del mismo. (Art. 3o. y 5o. LNCM).⁴

CAPITULO II

LOS DELITOS MARÍTIMOS

SUMARIO: 1. Generalidades. 2. Delitos contra la personalidad del Estado. 3. Delitos contra la policía de a bordo y de la navegación. 4. Delitos contra la autoridad de a bordo o contra la autoridad consular. 5. Delitos contra la seguridad de la navegación. 6. Delitos contra la fe pública. 7. Delitos contra la propiedad de la nave o del cargamento. 8. Delitos contra la persona. 9. Las convenciones.

1. *Generalidades.* Según ya hemos indicado antes, nuestro ordenamiento jurídico carece de una sistematización adecuada de los delitos marítimos. Por tanto, hemos creído conveniente hacer un breve estudio comparativo entre la sistematización establecida por el Código Italiano de la Navegación y nuestras leyes, para que, por contraste, resalte la innegable necesidad de adiciones y reformas al Código Penal, que tiendan a proteger y fomentar nuestra marina y nuestro tráfico marítimo. Seguiremos la clasificación que de los delitos marítimos hace el indicado Código Italiano.

2. *Delitos contra la personalidad del Estado.* Bajo este rubro, la ley italiana citada tipifica el hecho de embarcarse en nave enemiga en tiempo de guerra y el ultraje a la bandera o emblemas estatales. Se establecen penas complementarias (interdicción perpetua o transitoria del título o de la profesión, y aumento de la penalidad corporal) (Art. 1088, 1089 y 1090 del Código italiano de la Navegación).

Estas figuras delictivas encuentran su equivalente en los delitos de traición a la patria (Art. 123 y 124 del Código Penal), y de ultraje a las insignias nacionales. (Art. 191 y 192 del Código Penal).

3. *Delitos contra la policía de a bordo y de la navegación.* El Código Italiano tipifica la desertión o sea el hecho de no encontrarse a bordo de la nave cuando ésta deba partir, o abandonarla. (Art. 1091) Son agravantes de la desertión el que se realice con fines políticos, con violencia o amenazas, en el extranjero, por personas que tengan funciones de mando en el

⁴ Conf. Convención de Ginebra Sobre Mar Territorial. Art. 19.

buque, o colectivamente, por tres o más personas de la tripulación. (Art. 1092)

Este delito, que es clásico en la historia de la navegación, no tiene equivalente en nuestras leyes.

También bajo el rubro indicado se tipifican la inobservancia tanto por parte de la tripulación como por parte de los pasajeros, de las órdenes que dicte la autoridad competente a bordo, el abandono de la nave que se encuentre en peligro, por parte del capitán o de los miembros de la tripulación, y la negativa de repatriar ciudadanos italianos que se encuentren abandonados en el extranjero.

Estos delitos carecen también de equivalente en nuestra legislación y, respecto de ellos la ley italiana establece la misma penalidad accesoria que indicamos se establece para los delitos de que nos ocupamos en el apartado anterior.

4. *Delitos contra la autoridad a bordo o contra la autoridad consular.* La Ley Italiana tipifica la injuria a los superiores de a bordo, (art. 1104) el motín (que se hace consistir en la desobediencia colectiva o previo acuerdo, a una orden del comandante de la nave o en el abandono colectivo o en tumulto, de la misma); la negativa de prestar ayuda a un superior que se ve amenazado o injuriado (art. 1107), el complot contra el comandante del buque y la negativa del comandante a obedecer a la autoridad consular que le ordene repatriar a ciudadanos italianos. (Art. 1109).

Entre nosotros no está tipificada la injuria marítima, y será aplicable el artículo 348 del Código Penal Federal, que tipifica la injuria ordinaria como "toda expresión proferida o toda acción ejecutada para manifestar desprecio a otro, o con el fin de hacerle una ofensa". Y conviene comparar las penalidades: en nuestro derecho, la injuria se castiga con pena alternativa (tres días a un año de prisión o multa de dos a doscientos pesos), y en el Código Italiano de la Navegación se castiga con reclusión de uno a tres años, y la pena se aumenta en un tercio si la injuria se acompaña de violencia o amenaza, o se profiere frente a terceras personas.

Tampoco tipifica nuestro derecho los otros delitos que hemos indicado, ni siquiera el clásico de motín a bordo. Al motín o reunión tumultuaria a que se refiere el artículo 144 del Código Penal Federal, se aplican de dos meses a dos años de prisión, en tanto que, en el Derecho Italiano, la pena puede ser hasta de cinco años de prisión, que se aumentará en un tercio por circunstancias agravantes. Esto indica la gravedad que en los países marítimos se atribuye al motín.

5. *Delitos contra la seguridad de la navegación.* Bajo esta calificación el Código Italiano de la Navegación tipifica la ejecución, remoción arbitraria u omisión de señales prescritas por la ley para la seguridad de la navegación; la omisión de auxilio a naves o personas en peligro, la omisión del

piloto que se niega a prestar sus servicios a una nave que los reclame, el abandono del puesto del piloto, el abandono abusivo del comando de la nave, la usurpación del comando, el abandono del puesto por un componente de la tripulación, el hecho de dormirse un tripulante durante su servicio, el estado de ebriedad durante el servicio, y el causar daño a la nave, que produzca peligro de naufragio. (Arts. 1112 a 1125).

De esta serie de delitos, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo tipifica sólo la omisión de prestar auxilio a naves o personas en peligro, que se castiga con "el doble de la pena que para el delito de abandono de persona establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales".

6. *Delitos contra la fe pública.* Tipifica la Ley Italiana la falsedad en la formulación del rol de la tripulación, que realice el comandante del navío para procurarse beneficio ilícito; el uso de datos falsos, la falsa declaración de propiedad de una nave, el atribuir falsamente la nacionalidad al navío, el uso, en naves no nacionales, de la bandera italiana o de las marcas de nacionalidad; el uso de contraseñas falsas de individualización de la nave, el hecho de prestar el nombre una persona autorizada para la construcción de buques, a persona no autorizada, y el uso ilícito de los documentos del trabajo marítimo, para causar daño a tercero o para procurarse un beneficio personal ilícito.

Salvo los delitos de falsificación de documentos y de uso de documento falso, los delitos relacionados no se encuentran tipificados en nuestra legislación.

7. *Delitos contra la propiedad de la nave o del cargamento.* Bajo este rubro, la Ley Italiana tipifica los delitos de piratería, de rapiña en el litoral por parte de la tripulación, de apoderamiento indebido de la nave, de falsa derrota (o sea desviación de la ruta para procurarse provecho o causar daño a alguien), de daños a la nave o al cargamento: el hecho de establecer sobre la nave gravamen indebido, la apropiación del dinero tomado en préstamo por el capitán, la apropiación indebida del cargamento, el apoderamiento de la nave naufragada o de los restos del naufragio, y el hurto cometido a bordo por miembros de la tripulación.

En esta lista se comprenden dos delitos marítimos clásicos: la baratería (del francés "barat" engaño, picardía) que consiste en todo hecho u omisión del capitán o de la tripulación, que causen daño a la nave o al cargamento.¹ A pesar de su gran tradición marítima, la baratería del capitán y de la tripulación no se ha tipificado en nuestras leyes penales. A los hechos constitutivos de baratería serán aplicables, en general, las normas relativas al robo y al daño en propiedad ajena.

¹ CONF. RIVERA FARRER OCTAVIO, *El Riesgo de Baratería del Capitán*. (Tesis profesional). México, 1936.

La piratería tiene una larga y romántica historia. Julio César fue cautivo de piratas.² A ella debió Inglaterra, en sus orígenes, su poderío marítimo. En sus luchas contra el imperio marítimo español figuran nombres como los de Drake, invasor de nuestros puertos y Morgan, destructor de Panamá.

Tradicionalmente, la piratería es considerada como crimen de alta mar, que consiste en todo acto de depredación o de violencia cometido por la tripulación de un buque privado, con propósito de interés personal, sobre personas embarcadas o sobre el buque.³ Nuestro Código Penal califica a la piratería como delito contra el Derecho Internacional.

Cabe advertir que, en el lenguaje corriente, el vulgo llama piratas a los pescadores extranjeros que ilegalmente pescan en aguas nacionales. Jurídicamente, no se tipifica en estos casos el delito de piratería; se trata sólo de una contravención a las leyes reguladoras de la actividad pesquera.

En nuestro ordenamiento, la piratería se encuentra tipificada en tres normas distintas: en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales y en el Código de Justicia Militar.

En la Convención se establecen los hechos que deben considerarse constitutivos de piratería; pero no se establece la penalidad aplicable, por lo que ésta debe ser establecida por la ley interna.

Dice la Convención:

"Art. 15. Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con propósito personal por la tripulación o por los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque o una aeronave en Alta Mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.

b) Contra un buque o contra una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga como finiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 del presente artículo."

"Art. 16. Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado, los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave."

"Art. 17. Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados por

² ALFONSO SOBRERO DOMÍNGUEZ, *op. cit.* p. 14, nota 1, *Alta Mar*, (de Piensa).

³ Conf. NOKS, *Op. cit.* Tomo I, pag. 227 y sig. Y FREDERICK K. ARZT, *Marine Laws*, New Hampshire, 1953, Tomo I, pag. 1001 y sig.

las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos enumerados en el artículo 15. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de dichos actos."

Y agrega la Convención que un buque y una aeronave podrán conservar su nacionalidad, a pesar de haberse convertido en piratas (art. 18), y que cualquier estado puede apresar a los buques y a las personas piratas en Alta Mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, incautarse los bienes y someter a las personas a la jurisdicción de sus tribunales. (Art. 19).

A su vez, nuestro Código Penal Federal establece:

"Art. 146. Serán considerados piratas:

I. Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;

II. Los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y

III. Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán aplicarse igualmente en lo conducente a las aeronaves."

"Art. 147. Se impondrán de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata."

Salta a la vista las discrepancias entre la Convención y el Código Penal, y lo incompleto de las disposiciones de éste.

En la Convención se califican de piratas no sólo los miembros de una tripulación, sino los pasajeros y aún los terceros que realicen los actos de piratería, inciten o ayuden intencionalmente a la realización de tales actos, en tanto que, en el Código, sólo se considera piratas a los miembros de las tripulaciones. La Convención se refiere sólo a los actos de piratería en Alta Mar, en tanto que el Código extiende el territorio de la comisión del delito a las aguas jurisdiccionales.

En la Convención se exige que el agente obre "con un propósito personal", lo que no es exigido en el Código.

Para cumplir con la Convención, nuestro país debe modificar el Código Penal, tipificando como actos de piratería los enumerados en la Convención, y conservando la penalidad establecida por el artículo 147. En cuanto

al territorio, puede y debe conservarse la extensión a las aguas jurisdiccionales como teatro de ejecución de los actos de piratería.

Puesto que nuestro Código, como hemos visto, distingue entre piratas y corsarios, conviene aclarar tal distinción. En casos de guerra, los beligerantes acostumbraban autorizar a buques privados, aunque no fuesen de su nacionalidad, para hacer la guerra a sus respectivos enemigos. Al efecto, se expedía un documento denominado patente de corso. Nuestra Constitución autorizaba el corso; pero al ratificar y promulgar México la Convención de París, que lo prohíbe, debe considerarse que nuestra legislación constitucional no permite la expedición de patentes de corso. Por ello, se reformó en 1966 la fracción XIII del artículo 73 de la Constitución, que autorizaba al Congreso de la Unión para reglamentar la expedición de las patentes de corso, suprimiéndose tal facultad, por lo que, si pasando sobre sus compromisos internacionales México llegara a extender tales patentes, las demás naciones tendrían el derecho de considerar piratas a los corsarios mexicanos.

Ya indicamos que en lenguaje vulgar el concepto de piratería pretende extenderse a los pescadores ilegales; pero conviene agregar también que algunos países han pretendido que tal concepto se extienda a los actos de rebelión cuando los rebeldes se apoderan de un buque de su propia nacionalidad, para actuar en contra de su gobierno establecido. En estos casos, siguiendo la tradición internacionalista acogida por la Convención de Ginebra, para tipificar los actos de los rebeldes como actos de piratería, faltaría el elemento de "un propósito personal" en los agentes. Así se resolvieron dos conocidos casos: el del buque portugués "Santa María", del cual se apoderaron rebeldes portugueses que lo condujeron a Brasil, y el de un buque venezolano también apresado por rebeldes y conducido al mismo país. A pesar de los requerimientos de los respectivos gobiernos, las naves de guerra de otros países que pudieron perseguir a los rebeldes como piratas, se abstuvieron de hacerlo, y el gobierno brasileño devolvió los buques y trató a los rebeldes como tales, no como piratas.

Mercede especial atención la piratería militar, a la que se refieren los artículos 210 a 213 del Código de Justicia Militar.

Dice el artículo 210: "Se castigará con la pena de muerte a todo comandante de nave que valiéndose de su posición en la Armada, se apodera durante la guerra, de un buque perteneciente a una nación aliada, amiga, o neutral; o en tiempo de paz de cualquier otro sin motivo justificado para ello, o exija por medio de la amenaza o de la fuerza, rescate o contribución a alguno de esos buques, o ejerza cualquier otro acto de piratería."

El artículo 211 excluye de la consideración de actos de piratería al "uso del derecho de presas marítimas que pueden hacer, en Alta Mar o en aguas territoriales de México, los buques nacionales de guerra o con patente de corso, capturando al enemigo sus barcos mercantes, tomando prisionera

a la tripulación y confiscando el barco y la mercancía de a bordo para ser adjudicados según la sentencia que dicten los tribunales de presas".

El artículo 212 se refiere al mal uso que los corsarios hagan de las patentes respectivas, que, como hemos dicho, deben en la actualidad considerarse prohibidas constitucionalmente.

El artículo 213 ordena: "se impondrá la pena de diez años de prisión a los miembros de la tripulación de un buque de guerra mexicano, o armado en corso bajo la bandera nacional, que utilicen su embarcación y elementos para cometer violencias y robos en las costas o en otras embarcaciones. Si al apresar una embarcación cometieren innecesariamente homicidios, lesiones graves o violencias, o dejaren a las personas sin medios de salvarse, se les aplicará la pena de muerte."

Llama la atención la distinción que el Código establece entre el comandante de una nave de guerra y su tripulación. Al comandante se aplica la pena de muerte por la comisión de cualquier acto de piratería, y a los miembros de la tripulación se aplicará tal pena sólo cuando cometieren homicidios innecesarios, lesiones graves o violencia y abandono a las personas.

Como el Código de Justicia Militar no define el acto de piratería, debe entenderse que serán tales actos los tipificados en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales y en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, más los enumerados en el mismo Código Militar.

8. *Delitos contra la persona.* Bajo este rubro, el Código Italiano de la Navegación tipifica el homicidio de un superior, la trata de esclavos, el abuso de autoridad, el desembarco y abandono abusivo de una persona, el abandono de un componente de la tripulación, enfermo o herido; la omisión de auxilio a un ciudadano abandonado en país extranjero, la negativa de asistencia a naves y personas en peligro y la falta a bordo, por culpa del capitán, de los víveres necesarios para la alimentación de las personas embarcadas.

Como antes hemos indicado, de estos delitos sólo tiene correspondiente en nuestra legislación el de negativa de auxilio a personas o naves en peligro (Art. 72 LNCM).

9. *Las contravenciones.* En forma muy sistematizada, el Código Italiano de la Navegación enumera una larga lista de contravenciones, entre las que anotaremos, como ejemplos, la ocupación abusiva de espacios marítimos, la extracción ilegal de material de tales espacios, la inobservancia de las normas sobre los bienes del dominio marítimo, la pesca abusiva, la inobservancia de tarifas, las faltas a las normas de policía, el embarque de pasajeros enfermos, etc. Estas faltas o contravenciones ameritan sanciones administrativas.

En nuestra legislación existe sólo la norma de carácter general que establece que las infracciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos o a sus reglamentos serán sancionadas (si no fueren constitutivas de delitos), por la Secretaría de Marina, con multa de \$100.00 a \$100,000.00 que podrá aumentarse hasta \$200,000.00 en casos de reincidencia.

Conclusión. Según ya habíamos indicado, el estudio comparativo que hemos realizado nos confirma la conclusión de la pobreza de nuestro ordenamiento en materia penal marítima, y la conveniencia de actualizar el Código Penal Federal con normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento del tráfico marítimo.

SECCION SEPTIMA

EL DERECHO PROCESAL MARITIMO

CAPITULO I

SUMARIO: 1. Referencias históricas. 2. Nociones generales.

1. *Referencias históricas.* Ya indicamos, en la referencia histórica general, que en el derecho romano se establecieron diversas acciones marítimas, como la *exercitoria actione* y la *institoria actione*, instituidas en el Código de Justiniano.

Y resulta interesante una referencia poco usual: el derecho moderno escrito nace como derecho procesal. Los primeros monumentos escritos del derecho moderno, posteriores a la caída del imperio romano de occidente, son las compilaciones marítimas a que hicimos referencia en la parte histórica general. Y esas compilaciones son, fundamentalmente, derecho procesal, relativo a los tribunales marítimos. Las llamadas leyes amalfitanas, según observa Azuni,¹ nos enseñan "que fue establecida en Amalfi una corte de supremo almirantazgo, de la cual dependían todas las naciones situadas en torno al mediterráneo. Aun Constantinopla mandaba ahí sus negocios para obtener, en el tribunal marítimo, juicios equitativos". Los tribunales marítimos recibían, generalmente, el nombre de Consulados y, según anotamos ya la famosa Ley Marítima de los barceloneses fue el Consulado del Mar, que data del siglo X. Los Rrooles de Olerón, según también indicamos ya, contienen una colección de sentencias de los tribunales marítimos de la isla de su nombre, y es semejante el contenido de las Leyes de Wisby.

Estos breves datos son suficientes para fundamentar el abolengo histórico del derecho procesal marítimo.

¹ Citado por BULAY-PATY, op. cit. pág. 20 y sig.

2. *Nociones generales.* Los grandes países marítimos han organizado tribunales marítimos especializados. Los conservan aún Inglaterra, Estados Unidos, Brasil, etc. Nosotros los hemos suprimido (funcionaron los Consulados en la época colonial) y en la actualidad, según disposición del artículo 107 de la Constitución Federal que ya hemos citado, las cuestiones de Derecho Marítimo son de la competencia exclusiva de los tribunales federales. Llama la atención el hecho de que, en materia de comercio, la Constitución dispone que sean competentes, a prevención, los tribunales federales y los locales, por lo que se establece la llamada jurisdicción concurrente, en tanto que, tratándose de problemas marítimos, la jurisdicción es exclusiva de los tribunales federales.

Creemos que en nuestro medio, no es conveniente la vuelta a los tribunales marítimos especializados, que significaría volver a los abolidos fueros, sin que el volumen de causas marítimas lo amerite.

Por no existir en nuestro derecho un ordenamiento procesal marítimo orgánicamente especializado, si se tratare de problemas marítimos mercantiles ordinarios será aplicable el procedimiento establecido en el Código de Comercio; en los problemas específicos a que se refiere la Ley de Navegación, se aplicará ésta, y en los problemas internacionales se aplicarán los procedimientos que las Convenciones estatuyen. Como el procedimiento mercantil preferente a todos es el convencional, se aplicará el procedimiento que se convenga. Esto suele suceder en mal.

CAPITULO II

INSTITUCIONES PROCESALES MARITIMAS ESPECIALES

SUMARIO: 1. Salvamento. 2. Abandono del buque a favor del Estado. 3. Embargo de buques. 4. Embargo de empresas navales. 5. Venta de buques sujetos a copropiedad.

1. *Salvamento.* El artículo 83 de la LNCM previene que quien salve los restos de un naufragio deberá declarar el salvamento ante la autoridad marítima, a cuya disposición (debe entenderse que bajo su guarda) quedarán los bienes salvados. La ley establece, además, (art. 83) que el salvador tendrá derecho al pago de los gastos de salvamento, y que si el naviero se niega a pagarlos, se ordenará la subasta de los bienes salvados, los que quedarán afectos al pago de dichos gastos. Y sigue ordenando la ley que si en el término de treinta días nadie se presentare a acreditar derechos sobre los bienes salvados, la autoridad marítima solicitará la subasta de ellos. Por último la ley dispone que si no mediare convenio sobre el monto de los gastos de salvamento, éstos serán fijados por la autoridad marítima y, si hubiere inconformidad sobre lo que dicha autoridad fije, resolverá el juez. (Art. 85).

Pero la ley no determina cuál deberá ser el procedimiento judicial a seguir. Por la naturaleza de los supuestos, pensamos que el procedimiento deberá ser el que, para los incidentes, establece el Código de Comercio, ya que no sería imaginable la aplicación del procedimiento relativo al juicio ordinario.

2. *Abandono de buques a favor del Estado.* La Ley de Navegación prevé el caso de que un buque naufrague en aguas jurisdiccionales mexicanas y que sus restos constituyan un obstáculo para la navegación. En estos casos, ordena la ley, (art. 86) la autoridad marítima fijará al naviero un plazo prudente para que retire los restos y si no los retirare, se considerarán abandonados a favor del Estado. No establece la Ley un procedimiento para la declaración de abandono, que trasladará la propiedad de los restos

del navio naufragado al Estado, y ante el silencio de la ley, la Secretaría de Marina ha procedido a hacer la notificación correspondiente y transcurrido el plazo concedido sin que los navieros respectivos hayan retirado los restos ni hayan hecho oposición, la Secretaría ha dictado resolución declarativa de abandono a favor del Estado, la que se ha publicado en el Diario Oficial de la Federación.

3. *Embargo de empresas navales y de buques.* La Ley contempla tres posibilidades: a) embargo general de una empresa naval por créditos no garantizados con privilegio marítimo; b) embargo de un buque en particular, por crédito marítimo privilegiado, y c) embargo de un buque por créditos personales del naviero no provenientes de la navegación. Aunque no lo exprese la ley con claridad (art. 130 y 131), debe entenderse que, en caso de embargo general de la empresa, se nombrará un interventor-administrador que con los ingresos de ella cubrirá los gastos de administración y pondrá los remanentes a disposición de la autoridad que haya ordenado el embargo.

Los buques embargados no podrán ser detenidos sino en el caso de que el crédito motivo del embargo sea procedente de la navegación. Así debe entenderse, a contrario sensu la disposición del artículo 131.

En caso que el embargo derive de un crédito privilegiado sobre el buque, será necesario considerar el problema de la competencia, pues la ley previene que para el ejercicio de la acción privilegiada sobre un buque será competente el juez del puerto de matrícula del mismo. (Art. 120).

4. *Problemas de copropiedad de un buque.* La Ley, según vimos, determina que la propiedad de un buque se considerará dividida en cien quirates; que las deliberaciones entre los copropietarios se resolverán por mayoría de quirates y que en caso de empate resolverá el juez, que para la venta del navio se requerirá acuerdo unánime de los quiritarios, pero si el setenta y cinco por ciento de ellos votare en favor de la venta, el juez podrá autorizarla, con audiencia de los disidentes; que cualquier quiritario podrá pedir al juez que ordene la reparación del buque, y que si, ordenada la reparación por el juez, algunos quiritarios se negaren a cooperar a su costo, el juez ordenará la subasta de los quirates correspondientes a los remisos. (Art. 122, 113, 114 y 115).

Las anteriores disposiciones plantean, principalmente, dos problemas procesales: a) cual será el juez competente, y b) cual el procedimiento a seguir.

Por aplicación analógica del artículo 120, que según hemos visto otorga competencia al juez del puerto de matrícula para conocer de reclamaciones por créditos privilegiados, creemos que, en los casos relacionados, el competente será el indicado juez. Esto, aún por mayoría de razón.

Por lo que hace al procedimiento que debe seguirse, nos encontramos con el lamentable silencio de la ley y creemos que, como en los problemas de salvamento, dada la naturaleza de los supuestos, el procedimiento debe ser el incidental establecido por el Código de Comercio.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS¹

ADOLFO LOPEZ MATEOS, *Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:*

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente:

DECRETO

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

LIBRO PRIMERO

TITULO UNICO

Disposiciones generales

CAPITULO I

De la aplicación de la ley

ART. 1o.—Serán objeto de esta ley: la navegación marítimo-portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

ART. 2o.—Los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano.

ART. 3o.—Cuando los buques nacionales se encuentren en aguas extranjeras, los actos jurídicos relacionados con ellos se someterán a las leyes mexicanas en lo que sea compatible con la aplicación que de su legislación haga el Estado extranjero correspondiente. Recíprocamente, los buques extranjeros que se encuentren en aguas territoriales o interiores nacionales, se considerarán sometidos a las leyes del Estado extranjero en lo que sea compatible con la aplicación de las leyes mexicanas.

ART. 4o.—A los delitos y faltas cometidas a bordo de buques nacionales se

¹ Publicada en el *Diario Oficial* de la Federación el día 21 de noviembre de 1963

aplicarán las leyes mexicanas, salvo que, habiéndose cometido en aguas extranjeras, los responsables hayan sido sometidos a la jurisdicción de otro país.

ART. 4o.—A los delitos y faltas cometidas a bordo de buques nacionales se aplicarán las leyes mexicanas, salvo que, habiéndose cometido en aguas extranjeras, los responsables hayan sido sometidos a la jurisdicción de otro país.

ART. 5o.—La autoridad mexicana intervendrá y aplicará las leyes mexicanas, en caso de delitos o faltas cometidas a bordo de buques extranjeros en aguas nacionales:

I. Si se alterase el orden público;

II. Si así lo solicitaren el capitán del barco o el cónsul del país al que pertenezca la nave.

ART. 6o.—Supletoriamente a las disposiciones de esta ley, serán aplicables los usos marítimos, el Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato del Seguro, la Ley General de Instituciones de Seguros, el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales y la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus respectivas materias.

Ninguna disposición de esta ley se aplicará en oposición a los Tratados, Convenios y Convenciones Internacionales debidamente ratificados en los que México sea parte.

ART. 7o.—A falta de disposición especial expresa, esta ley será aplicable en lo conducente y por analogía a la navegación interior.

ART. 8o.—Las infracciones a esta ley y a sus reglamentos, excepto las que expresamente estén encomendadas a otras autoridades y que no constituyan delito, serán sancionadas por la Secretaría de Marina, previa audiencia del infractor, con multas de \$ 100.00 hasta \$ 100,000.00. Al efecto, al tenerse conocimiento de una posible infracción, se notificará debidamente al presunto responsable, emplazándolo para que dentro de un término de 15 días, que puede ampliarse a juicio de la autoridad si las circunstancias así lo requieren, ofrezca las pruebas que estime convenientes. El monto de la multa será fijado teniendo en cuenta la naturaleza de los hechos y las condiciones económicas del infractor. En caso de reincidencia, que se considerará como tal la repetición de un acto de la misma naturaleza en un lapso de seis meses, la Secretaría de Marina podrá imponer una multa hasta de \$ 200,000.00.

ART. 9o.—Son bienes del dominio marítimo:

I. El mar territorial y las aguas interiores.

II. La plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes adyacentes a los puertos, lagos, lagunas o esteros, que comuniquen con el mar en los términos descritos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales debidamente ratificados en los que México sea parte.

III. Los canales que comuniquen espacios marítimos;

IV. Los ríos navegables, en la parte inmediatamente unida al mar, cuando conduzcan a puertos de navegación marítima;

V. La parte de la zona federal comprendida en la faja territorial adyacente a las playas del mar o de los ríos a que se refiere el inciso anterior, con anchura de 20 metros desde la marea más alta, que se considere expresamente zona portuaria, determinada conjuntamente por las Secretarías del Patrimonio Nacional y de Marina.

VI. Los puertos marítimos y sus instalaciones;

VII. Los recursos y productos de los bienes enumerados en los incisos anteriores.

VIII. Las construcciones e instalaciones realizadas por particulares y que reviertan en favor de la Nación por caducidad o terminación de las concesiones, autorizaciones o permisos.

ART. 10.—Los bienes del dominio marítimo constituyen propiedad nacional, inalienable e imprescindible y sólo podrán aprovecharse o explotarse, y sus recursos y productos apropiarse privadamente, mediante concesión, autorización o permiso del Ejecutivo Federal.

ART. 11.—Las construcciones e instalaciones que realicen los particulares en relación con los permisos, autorizaciones o concesiones correspondientes, se considerarán de propiedad privada durante la vigencia de tales permisos, autorizaciones o concesiones. Al terminar dicha vigencia, los indicados bienes pasarán al dominio marítimo nacional.

ART. 12.—Será gratuita la ocupación de la zona marítima en los siguientes casos:

I. Para el establecimiento de astilleros, diques, varaderos e instalaciones destinadas a la construcción, conservación y reparación de embarcaciones;

II. Para el establecimiento de estaciones de salvamento y señales marítimas, Casa del Marino, almacenes, escuelas, o que sea necesaria relacionada directamente con la navegación y el tráfico marítimos.

ART. 13.—Los terrenos destinados al establecimiento y funcionamiento de astilleros, diques y varaderos, no estarán sujetos a servidumbres legales incompatibles con el uso mencionado.

ART. 14.—Son de interés y utilidad pública:

I. El fomento de la marina mercante mexicana;

II. La determinación y el destino de zonas marítimas portuarias;

III. Los bienes necesarios para la construcción de obras marítimas portuarias previamente planificadas y autorizadas;

IV. La construcción y reparación navales y las obras e instalaciones técnicas propias de esta actividad;

V. Los servicios marítimos y portuarios.

Para los efectos de esta ley son servicios marítimos los que auxilien, protejan y preserven de contingencias adversas las vidas y los bienes en la aventura de mar.

Son servicios portuarios los que se presten a bordo, en las dársenas y fondeaderos, en las zonas marítimas y en las construcciones e instalaciones portuarias para asegurar los buques durante su estadía, facilitar sus maniobras y hacer expeditas la carga, la descarga, el aprovisionamiento y el manejo de sus cargamentos.

La enumeración de unos y otros será materia del reglamento.

LIBRO SEGUNDO

TITULO UNICO

Del régimen administrativo de la navegación

CAPITULO I

De las autoridades marítimas

ART. 15.—La suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal.

ART. 16. La autoridad marítima se ejercerá:

I. Directamente por la Secretaría de Marina en el mar territorial, plataforma continental, zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes, aguas interiores, zonas portuarias, ríos, lagos, lagunas, esteros y en las riberas de los mismos;

II. Al través de los capitanes en los buques nacionales;

III. Al través de los cónsules mexicanos en el extranjero;

ART. 17. Corresponde al Ejecutivo Federal:

I. Habilitar toda clase de puertos y designar su ubicación;

II. Determinar las obras marítimas y portuarias;

III. Determinar las obras marítimas y portuarias que deban construirse para uso público;

IV. Autorizar las obras marítimas y portuarias que puedan construirse para servicio particular;

V. Autorizar las construcciones e instalaciones de obras y señales marítimas, públicas y particulares;

VI. Autorizar la instalación de astilleros, diques y varaderos;

VII. Autorizar e inspeccionar las construcciones de buques.

ART. 18.—Para que los servicios relativos a la navegación marítima y portuaria sean debidamente prestados, la Secretaría de Marina ejercerá las siguientes facultades:

I. Vigilar y en su caso, ordenar, que se efectúen las instalaciones necesarias y se mantengan convenientemente, para la prestación de los servicios en mar y puertos.

II. Suspender, previa inspección, la prestación de los servicios cuando no reúnan las condiciones exigidas;

III. Inspeccionar las construcciones, instalaciones y servicios establecidos dentro de su jurisdicción;

IV. Imponer las sanciones administrativas conforme a lo dispuesto por esta ley y su reglamento.

V. Ejercer todas las demás facultades para el mejor cumplimiento de esta ley.

ART. 19.—Los Capitanes de Puerto dependerán de la Secretaría de Marina y tendrán a sus órdenes al personal portuario; ordenarán el movimiento en el puerto; inspeccionarán u ordenarán la inspección de los buques en general, tendrán todas las atribuciones que correspondan a su calidad de primera autoridad portuaria, dentro de la jurisdicción que se les asigne.

ART. 20.—El capitán del buque será a bordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas.

ART. 21.—Tendrá el carácter de capitán del buque la persona designada como tal por el armador o el naviero y a falta de él, asumirá sus atribuciones y responsabilidades la persona legalmente capacitada. Las causas imprevistas o ilegales, no eximen ni atenúan las responsabilidades de quien ejerza o haya ejercido el mando del buque.

ART. 22.—La autoridad del capitán del buque no sufrirá menoscabo con la presencia del práctico a bordo, y le corresponderá en todo caso la responsabilidad de la seguridad de la nave. El práctico será responsable por las averías que cause durante la ejecución de sus maniobras, de acuerdo con el reglamento respectivo.

ART. 23.—El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas:

I. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito;

II. Actuar como oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales;

III. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

ART. 24.—La Secretaría de Marina determinará cuándo son obligatorias las funciones de los prácticos.

ART. 25.—Funcionará un Cuerpo de Resguardo Marítimo dependiente de la Secretaría de Marina, que tendrá a su cargo:

I. Las funciones de policía marítima;

II. Vigilar el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos;

III. La inspección y vigilancia de la navegación en general;

IV. La cooperación para el control de la pesca;

V. La cooperación con las autoridades aduaneras para impedir el contrabando;

VI. Intervenir como auxiliar en los servicios relativos a la hidrología, telecomunicaciones y meteorología, especialmente aplicados a los puertos y zonas marítimas;

VII. El auxilio a las embarcaciones en peligro.

ART. 26.—El reglamento determinará los requisitos y la capacidad técnica que deberán llenar los miembros del Cuerpo de Resguardo Marítimo.

ART. 27.—Las autoridades fiscales y sanitarias, o cualesquiera otras que deban ejercer sus funciones dentro de los puertos o zonas sometidas a la jurisdicción marítima, deberán coordinarse con la autoridad marítima.

ART. 28.—El personal de la Armada auxiliará al Resguardo Marítimo, cuando la autoridad marítima lo solicite.

ART. 29.—Cualquiera aprehensión o medida de policía a bordo de las embarcaciones en la jurisdicción portuaria, se hará por conducto de la autoridad marítima, bajo la estricta responsabilidad de las autoridades que la soliciten por lo que se refiere a su fundamento constitucional.

ART. 30.—A la llegada de un buque a puerto, su capitán dará cuenta a la autoridad marítima y en el extranjero al Cónsul de México, de los acontecimientos extraordinarios durante el viaje.

ART. 31.—Los buques, así como las instalaciones marítimas con todos sus accesorios, deberán ser inspeccionados periódicamente, revisando todo aquello

que puedan influir directa o indirectamente en la navegación. Estas inspecciones se efectuarán en los términos de la presente ley y del reglamento.

ART. 32.—El cargo de miembro del Resguardo Marítimo es incompatible con cualquier comisión o empleo en las empresas navieras.

CAPITULO II

De los puertos

SECCION A

De su régimen y operación

ART. 33.—El Ejecutivo Federal determinará el establecimiento de los puertos marítimos y fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y la zona que les corresponda; señalará qué obras e instalaciones públicas se deben considerar incorporadas al puerto o afectas a su funcionamiento.

ART. 34.—Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

Las autorizaciones para estos tráficos podrán ser negadas por la Secretaría de Marina, cuando no haya reciprocidad internacional con el país de la matrícula de la embarcación, o cuando lo exija el interés público.

ART. 35.—Cualquiera que sea la clasificación y naturaleza de los puertos mexicanos, estarán sujetos a las disposiciones de orden general que dicte la autoridad marítima.

ART. 36.—A los buques mexicanos procedentes de puertos nacionales sólo se les exigirán los siguientes documentos para otorgarles permiso de entrada al puerto:

- I. Despacho de navegación;
- II. Manifiesto de carga;
- III. En su caso, lista de pasajeros;
- IV. Rol de tripulantes;
- V. Diario de navegación.

ART. 37.—A los buques extranjeros o nacionales procedentes de un puerto extranjero, se les exigirá además de los documentos enumerados en el artículo anterior, los siguientes:

- I. Patente de sanidad;
- II. Relación de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar;
- III. Declaración de explosivos o cualesquiera otras mercancías peligrosas que se hallen a bordo, sea que vayan a ser desembarcadas o permanezcan en tránsito;
- IV. Certificado de arqueo.

ART. 38.—Los buques que hayan llegado a la rada o al antepuerto, sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado con tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

ART. 39.—Los buques que hayan establecido contacto directo con el puerto, deberán recabar despacho de salida.

ART. 40.—Las autoridades portuarias exigirán, para expedir el despacho de salida:

- I. Patente de sanidad;
- II. Recibo de pago de derechos de puerto o garantía para dicho pago;
- III. Comprobante de pago o garantía por daños causados a instalaciones portuarias o responsabilidades fijadas por reclamaciones de trabajadores;
- IV. Certificados de inspección que demuestren el buen estado del buque.

ART. 41.—Los movimientos de entradas y salidas de los buques en los puertos quedarán sujetos a las prioridades que establezca el reglamento; pero no habrá distinciones de los buques por su pabellón o por el monto de los derechos que deban pagar al puerto.

ART. 42.—Los reglamentos relativos a la prioridad se considerarán de interés público y no podrán modificarse por acuerdo entre particulares, pero los interesados podrán, en cada caso, renunciar a su prioridad en favor de terceros.

ART. 43.—Las administraciones portuarias no responderán por daños causados a las mercancías por su manejo durante su permanencia en puerto, ni por cualquiera otra causa, a menos que haya culpa directa de la administración o de sus funcionarios.

ART. 44.—Por su objeto, instalaciones y servicios, los puertos pueden ser de altura, de cabotaje, de pesca o deportivos.

Por su régimen de funcionamiento, los puertos pueden ser de administración estatal o de administración descentralizada, en los términos y con las limitaciones que establece esta ley.

ART. 45.—En los puertos, los particulares podrán solicitar concesiones para constituir obras de atraque e instalaciones complementarias y para establecer la administración privada de las mismas, la cual se limitará a las operaciones para el manejo de los productos del concesionario.

Las concesiones determinarán los requisitos, duración y causas de terminación de las mismas.

Las autoridades competentes ejercerán sus funciones en el área concesionada.

ART. 46.—Las reglas de administración y de operación de cada puerto serán acordes con su régimen jurídico. Las tarifas o precios de los servicios portuarios se fijarán considerando la categoría del puerto y la importancia de su tráfico.

SECCION B

De los puertos de administración estatal

ART. 47.—Los puertos de administración estatal serán operados directamente por la Secretaría de Marina. Dicha operación comprenderá las obras, instalaciones y servicios portuarios.

ART. 48.—En los puertos de administración estatal, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Marina, designará al capitán del puerto y todos los funcionarios y empleados encargados de la administración y operación portuaria.

No es compatible el desempeño de dichos cargos con el ejercicio de actividades particulares en relación con la navegación y el tráfico marítimos.

ART. 49.—Los funcionarios y empleados administrativos que no dependen directamente de la capitania del puerto, pero sí de la Secretaría de Marina, colaborarán con las autoridades portuarias en el desempeño de sus funciones.

SECCION C

De los puertos de administración descentralizada

ART. 50.—La administración descentralizada de los puertos a que se refiere el segundo párrafo del artículo 44, se organizará de acuerdo con la ley que para ese efecto expida el Congreso de la Unión.

ART. 51.—La entidad descentralizada que deba administrar y operar, un puerto, reunirá los requisitos que señale la ley o el decreto respectivo.

ART. 52.—No podrán ser directores o miembros de los organismos de administración y vigilancia de un puerto descentralizado, los funcionarios de elección popular en ejercicio o los militares o miembros de la Armada en servicio activo.

Tampoco es compatible el desempeño de dichos cargos con el ejercicio de actividades particulares en relación con la navegación y el tráfico marítimo.

CAPITULO III

De las normas generales a que está sujeta la navegación marítima

ART. 53.—La navegación marítima se divide en navegación de altura y navegación de cabotaje. La segunda queda reservada exclusivamente a las embarcaciones mexicanas.

La Secretaría de Marina, en casos excepcionales y cuando el interés público lo exija, fijará rutas de navegación así como el número y tonelaje de las embarcaciones que deban realizar determinado tráfico. Las medidas que en ejercicio de esta facultad se dicten, estarán en vigor mientras dure la causa o causas que las motivaron.

ART. 54.—Los buques autorizados a zarpar no deben ejecutar operaciones que alteren las condiciones de sus despachos.

Quedarán sin efecto los despachos, si no se hiciera uso de ellos dentro de las veinticuatro horas siguientes a su expedición.

ART. 55.—Los buques despachados no podrán ser objeto de arraigo, embargo o cualesquiera otras providencias que tiendan a evitar su salida del puerto. Sólo podrán suspenderse los efectos del despacho a solicitud de autoridad competente por el tiempo indispensable, para aprehender a algún delincuente, rescatar efectos robados o embarcados indebidamente, así como para desembarcar personas que no deban ir en el viaje.

ART. 56.—El reglamento establecerá las diversas categorías de pilotos de puerto y los requisitos que deban llenar para desempeñar su cargo, así como las condiciones en que deban prestar sus servicios.

ART. 57.—Cuando el buque se encuentre en puerto y el capitán haya de salir del buque, deberá dejar al oficial que corresponda las instrucciones y órdenes concernientes para la seguridad del buque y para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

ART. 58.—Durante su permanencia en la zona portuaria, los buques deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la autoridad, o que proceda para la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones.

ART. 59.—Durante su permanencia en puerto, los buques extranjeros deberán tener, durante el día, la bandera nacional en el tope y la de su nacionalidad en el asta bandera de popa.

ART. 60.—Los capitanes de los buques que frecuenten puertos y aguas nacionales, están obligados a informar a las autoridades marítimas acerca de las interrupciones, deficiencias o desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

ART. 61.—No podrán impedirse ni estorbarse el adecuado funcionamiento de las señales, y los particulares y autoridades están obligados a permitir su instalación y a facilitar su operación y mantenimiento. Las servidumbres que se requieran para la instalación y funcionamiento de las señales marítimas, son de orden público.

ART. 62.—Los acreedores de los concesionarios de servicios marítimos o portuarios, no podrán en modo alguno interrumpir, impedir o dificultar la prestación de los mismos.

ART. 63.—El remolque en los puertos y en alta mar, sólo puede prestarse mediante autorización, excepto en caso de salvamento.

ART. 64.—Los capitanes de los buques que arriben normalmente a cualquier puerto nacional, están obligados:

- I. A proporcionar por escrito los datos o informes que fije el Reglamento;
- II. A entregar el despacho de puerto de su procedencia, sus certificados de navegación de acuerdo con los convenios internacionales y los demás documentos que fijen las leyes y reglamentos.

III. A mostrar su diario de navegación y a permitir que se tomen de él las constancias que la autoridad marítima estime conveniente.

ART. 65.—Para arribar a un punto no considerado como puerto, se requiere permiso o autorización expresa de la autoridad marítima, salvo caso fortuito o fuerza mayor comprobados.

ART. 66.—Si durante la navegación el buque quedare inutilizado para continuar su viaje, el capitán, el naviero, armador o los agentes de ambos estarán obligados a obtener otro o los medios para realizar en buenas condiciones el tráfico convenido, procurándose dichos medios no sólo en el puerto o lugar de arribo, sino en cualquier otro.

ART. 67.—La prestación del servicio de transporte marítimo estará sujeta a autorización otorgada por la Secretaría de Marina. En ella se expresará la clase de transportación a que se dedicará el buque, su capacidad y características esenciales, la matrícula de la nave y la obligación del naviero de someterse a las tarifas correspondientes. En el tráfico de altura las tarifas se ajustarán a los usos marítimos, reciprocidades y convenios internacionales sobre el particular.

Para el fomento y apoyo de los servicios que realice una nave, podrá el Gobierno de la nación, al concederle la autorización, determinar las primas, subvenciones o subsidios que se le otorguen cuando realice esos servicios.

ART. 68.—La autorización para transporte marítimo quedará sin efecto al vencer el término para el que fue concedida y será cancelada, previa audiencia de los interesados, por interrupción sin causa justificada del servicio que deba prestar el buque, o que la nave objeto de la autorización se imposibilite para continuar la navegación o sea retirada del tráfico marítimo o por desobediencia grave a las disposiciones de esta Ley por parte del naviero o capitán.

ART. 69.—Antes de la suspensión de las operaciones del navío por falta de tripulación, el naviero podrá solicitar de la autoridad portuaria la autorización provisional para el amarre, la que procederá siempre que no se perjudiquen los servicios portuarios o la prestación de servicios públicos. A juicio de la misma autoridad presentará garantía suficiente para cubrir los daños que pudieran ocasionarse durante el amarre.

Las obligaciones laborables a cargo del naviero, quedarán vigentes hasta que presente copia certificada de la resolución dictada por las autoridades competentes para suspender o dar por terminado el contrato de trabajo con los tripulantes y constancia de haber otorgado ante dichas autoridades las garantías o las indemnizaciones correspondientes.

Satisfechos estos requisitos, la autoridad portuaria resolverá la autorización para amarre definitivo.

ART. 70.—La autoridad portuaria fijará el término de la duración del amarre provisional.

El período necesario para las reparaciones de un buque, durante el cual permanezca fuera de servicio, no se considerará amarre temporal con efectos de suspensión de sus operaciones.

ART. 71.—El servicio de señales marítimas o balizamiento, corresponde a la autoridad marítima, quien lo regulará conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y sus reglamentos.

CAPITULO IV

Del auxilio, del salvamento y de los naufragios

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

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

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

ART. 74.—Las propiedades ajenas sólo podrán ocuparse sin autorización du-

rante el tiempo necesario para prestar auxilio marítimo, debiéndose dar cuenta oportunamente a la autoridad marítima.

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

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

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

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

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

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

ART. 81.—La apropiación de los restos de un naufragio será considerada y se sancionará como robo.

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

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

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

ART. 85.—Los objetos salvados en un naufragio o accidente marítimo quedarán afectos al pago de los gastos de la asistencia o salvamento, siempre que éste tenga resultado favorable.

El costo del auxilio o salvamento será fijado en el contrato o convenio de salvamento, o a falta de éste, por la autoridad marítima, según los usos, y en caso de inconformidad, por el juez competente.

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

ART. 87.—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.

CAPITULO V

De la matrícula y abanderamiento

ART. 88.—Los buques mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento, en alguna capitanía de puerto del litoral en el que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud de su propietario o naviero. Se practicará vista de inspección naval como requisito previo para el abanderamiento.

ART. 89.—La nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula, según el caso, expedidos conforme a esta ley.

ART. 90.—Se consideran buques mexicanos:

I. Los matriculados y abanderados en el país, con sujeción a la presente ley;

II. Los abandonados en aguas de jurisdicción nacional;

III. Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas;

IV. Los capturados a enemigos, considerados como buena presa;

V. Los que sean propiedad del Estado.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones I, III, IV y V serán matriculadas y abanderadas de oficio.

ART. 91.—La matrícula de un buque deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional y la inscripción será cancelada en los siguientes casos:

I. Por disposición de la autoridad marítima cuando se trate de embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III, IV y V del artículo 90;

II. Por resolución judicial;

III. En el caso de dimisión de bandera.

ART. 92.—Para que una sociedad pueda poseer buques matriculados y abanderados como mexicanos, debe constituirse conforme a las leyes mexicanas, tener su domicilio en el país y estar constituida con socios mexicanos que posean la mayoría del capital de la empresa; los miembros de su consejo de administración y su gerente, deben ser, asimismo, mexicanos.

Deberán comprobar, siempre que la autoridad lo solicite la proporción y estructura de su capital.

ART. 93.—Los propietarios o armadores de los buques adquiridos en el extranjero, deberán matricularlos y abanderarlos en un plazo no mayor de un año a partir de su arribo a puertos mexicanos.

ART. 94.—Los buques que se adquirieran en el extranjero deberán abanderarse provisionalmente ante la autoridad consular mexicana del puerto de salida, la que expedirá un pasavante de navegación directa hasta el puerto nacional que haya elegido el propietario para su matrícula definitiva.

Desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación, deberá ser tripulada solamente por mexicanos por nacimiento. El Cónsul que expida un pasavante de navegación tiene obligación de dar aviso inmediatamente a la Secretaría de Marina, enviando copia de éste y del rol de la tripulación, así como de los certificados de seguridad de cubierta y máquinas.

El pasaporte será válido hasta el puerto nacional en que deberá matricularse.

ART. 95.—La matrícula y abanderamiento de un buque se pierden:

I. Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros;

II. Por su captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque fuere declarado buena presa;

III. Por su pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula;

IV. Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana;

V. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que lo imposibiliten para navegar por más de dos años;

VI. Por dimisión de la bandera. La dimisión de la bandera no se puede realizar sin autorización del Ejecutivo Federal.

CAPÍTULO VI

Registro Público Marítimo Nacional

ART. 96.—La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán:

I. La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave;

II. Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades;

III. Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos;

IV. Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios;

V. Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas;

VI. Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública;

VII. Los gravámenes sobre los buques;

VIII. Los demás títulos que esta ley determine que se registren.

ART. 97.—El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, designará los puertos y lugares donde deben establecerse oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional, y la zona que abarque su jurisdicción. En la ciudad de México se instalará la oficina central.

Las inscripciones se harán por partida doble; una, en el registro local correspondiente, y otra, en la oficina central. Ambas inscripciones tendrán el mismo valor y surtirán sus efectos a partir de la fecha en que se hubiese asentado la primera. Las inscripciones locales se harán en el registro del puerto donde la empresa tenga el principal asiento de sus negocios, y a falta de éste, en el del puerto de matrícula del buque de la empresa afectada por la enajenación o gravamen.

LIBRO TERCERO

Del comercio marítimo

TÍTULO I

De las cosas

CAPÍTULO I

De la construcción del navío

ART. 98.—Los astilleros deberán obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques.

ART. 99.—Al iniciarse la construcción de un navío, deberá darse aviso a la autoridad marítima, indicando las características que tendrá.

Los planos de construcción deberán ser aprobados previamente por la autoridad marítima o comprobarse ante la misma que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida.

ART. 100.—La Secretaría de Marina podrá ordenar que se suspenda la construcción de una nave, cuando no se cumplan los requisitos de seguridad que debe tener para la navegación.

ART. 101.—Si el presunto propietario o naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra, y el navío se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

ART. 102.—Si en el contrato de construcción se estableciera la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, el contrato se considerará como de compra-venta de cosa futura y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción.

ART. 103.—La acción de responsabilidad contra el constructor, por defectos o vicios ocultos del navío, prescribirá en dos años a partir de la fecha en que se descubra, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años a partir de la fecha en que el navío haya sido puesto a disposición de quien contrató su construcción.

ART. 104.—El navío en proceso de construcción podrá ser hipotecado.

ART. 105.—El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.

CAPÍTULO II

De la propiedad y copropiedad de los buques

Sección A: de la propiedad

ART. 106.—Se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles.

ART. 107.—El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho.

Se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados.

ART. 108.—El derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios de la nave, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegio sobre la misma.

ART. 109.—Si los accesorios fueran indispensables para la navegación, los terceros que tengan derecho de propiedad sobre ellos no podrán separarlos de la nave, pero podrán pedir al juez que constituya la copropiedad del navío y que determine la proporción que a ella les corresponde.

ART. 110.—La enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios.

ART. 111.—Los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave, deberán constar en escritura pública.

Sección B: de la copropiedad

ART. 112.—Para facilitar la copropiedad de un navío, el derecho de propiedad sobre el mismo se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad.

ART. 113.—Las deliberaciones de los copropietarios de un navío se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez.

ART. 114.—La venta de una nave sujeta al régimen de copropiedad requerirá el acuerdo unánime de los quiratarios. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez, a solicitud de alguno, podrá autorizarla, previa audiencia de los disidentes.

ART. 115.—Todo quiratario tendrá acción para pedir al juez la orden de reparación de la nave. Si el juez la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán derecho del tanto.

CAPÍTULO III

De los privilegios marítimos

ART. 116.—Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, en el orden siguiente:

I. Los créditos derivados de relaciones laborales;

II. Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación;

III. Los gastos de asistencia y salvamento;

IV. La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes;

V. Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos;

VI. Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje;

VII. Las hipotecas y prendas debidamente registradas;

VIII. Las primas del seguro.

ART. 117.—Los créditos relativos al último viaje del buque, serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

ART. 118.—Los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario del navío.

ART. 119.—Los créditos privilegiados, con excepción de la hipoteca, se extinguirán en la forma y términos fijados de las leyes respectivas.

ART. 120.—La acción para exigir el pago de un crédito privilegiado sobre un buque, se ejercerá ante la autoridad competente del puerto de su matrícula.

ART. 121.—La hipoteca sobre un buque deberá constar en escritura pública y se anotará en su matrícula.

ART. 122.—La hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias que la representen. Las cédulas se crearán y emitirán con intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación, en su caso, de la Comisión Nacional Bancaria.

ART. 123.—Si el buque es dañado o naufraga, el privilegio hipotecario se extenderá sobre la indemnización por los daños o averías, sobre los créditos derivados de gastos de salvamento, o sobre las indemnizaciones de seguros.

ART. 124.—La hipoteca no se extenderá al flete, salvo convenio.

ART. 125.—El privilegio hipotecario se extenderá a la última anualidad de intereses.

ART. 126.—La acción hipotecaria prescribirá en tres años a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

CAPÍTULO IV

De la empresa marítima

ART. 127.—Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima.

ART. 128.—El adquirente de una empresa marítima se subrogará en los contratos celebrados para la actividad de la misma, salvo pacto.

ART. 129.—La transmisión de una empresa marítima implicará, salvo convenio, la de los créditos y deudas de la misma.

Cualquier deudor quedará liberado si paga de buena fe al enajenante.

Durante seis meses, a partir del registro de la transmisión de una empresa, subsistirá la responsabilidad del enajenante, y la sustitución de deudor no surtirá efectos respecto de los acreedores que durante dicho lapso manifiesten su inconformidad.

ART. 130.—La orden de embargo contra un naviero o su empresa por créditos que no impliquen privilegio marítimo, se ejecutará mediante el nombramiento de un interventor que se hará cargo de la caja. El interventor cubrirá los gastos ordinarios de la empresa y conservará los remanentes a disposición de la autoridad que hubiese ordenado el embargo.

ART. 131.—En ningún caso serán detenidos los buques embargados por créditos personales del naviero no provenientes de la navegación.

CAPÍTULO V

De la fortuna de mar

ART. 132.—Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar.

ART. 133.—Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercitarán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye.

ART. 134.—La responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar que constituya un buque, en los siguientes casos:

- I. La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación;
- II. Daños causados al cargamento;
- III. Obligaciones derivadas del contrato de fletamento;
- IV. Obligación de movilizar un buque naufragado;
- V. Gastos de salvamento;
- VI. Contribución a las averías gruesas o comunes;
- VII. Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje;
- VIII. En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación.

CAPÍTULO VI

Del abandono de los buques

ART. 135.—El naviero podrá hacer concreta y actual la limitación de su responsabilidad, en los términos de los artículos anteriores, haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores.

ART. 136.—El abandono de un buque podrá realizarse en cualquier tiempo, aun después de que el naviero haya sido condenado al pago de los créditos provenientes de la navegación del mismo.

ART. 137.—El buque deberá abandonarse en el estado que tenga o haya tenido al finalizar el viaje durante el cual nació la obligación u obligaciones que causen el abandono.

ART. 138.—El abandono de un buque en favor de los acreedores no traslada su dominio; constituye la entrega, sujeta a liquidación, de una garantía limitada.

ART. 139.—Podrá abandonarse el buque naufragado y su abandono producirá los mismos efectos jurídicos de los demás casos.

ART. 140.—La indemnización por seguros no se comprenderá en el abandono.

ART. 141.—Los beneficiarios procederán a la venta del buque abandonado, por medio de corredor de comercio o de subasta judicial.

ART. 142.—Los productos de la venta, una vez cubiertos los gastos que ésta origine, se aplicarán al pago de los créditos, en su orden de preferencia. Los remanentes, si los hubiere, quedarán a disposición del abandonante.

ART. 143.—Los acreedores comunes no pueden concurrir a la liquidación del

buque abandonado, y únicamente tendrán derecho al remante después de cubiertos los créditos privilegiados.

ART. 144.—La renuncia al derecho de abandonar un buque deberá pactarse expresamente.

TÍTULO SEGUNDO

De las personas

CAPÍTULO I

De la tripulación de los buques

ART. 145.—Todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque, integran la tripulación del mismo.

ART. 146.—Todos los miembros de la tripulación de un buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las leyes y reglamentos respectivos.

CAPÍTULO II

De los capitanes

ART. 147.—El capitán de un buque será nombrado por el naviero o armador y debe tener la capacidad legal para obligarse y cumplir las atribuciones que establecen esta ley y su reglamento.

ART. 148.—Los capitanes de los buques mexicanos están obligados a enarbolar el pabellón nacional, tanto en la navegación como durante su permanencia en puerto, excepto cuando las circunstancias no lo permitan.

ART. 149.—El capitán de un buque deberá permanecer en su cargo mientras no sea relevado. Sólo podrá ser separado por las causas que establezca el Reglamento de esta Ley. Si la embarcación se encontrase en el extranjero, para separarlo se requerirá además, el consentimiento del Cónsul de México, siempre que haya persona capacitada para sustituirlo.

TITULO TERCERO

De los contratos

CAPITULO I

Del arrendamiento de las naves

ART. 150.—El propietario que arriende un buque para que un naviero arrendatario lo explote por su cuenta y riesgo, no responderá frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, pero las responsabilidades que resulten a cargo del naviero, podrán ejecutarse sobre el buque, que se considerará como fortuna de mar.

ART. 151.—El naviero arrendatario responderá ante el propietario de los créditos que gravan el buque con motivo del tráfico marítimo.

ART. 152.—El arrendatario del buque podrá abandonarlo, pero el propietario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos que sean causa del mismo. El propietario del buque mantendrá a salvo sus derechos contra el naviero arrendatario.

ART. 153.—El arrendamiento de la nave constará por escrito y cuando el término exceda de diez años, deberá constar en escritura pública.

ART. 154.—El arrendatario del buque no podrá subarrendarlo sin consentimiento de su propietario.

ART. 155.—Vencido el término del arrendamiento, si ninguna de las partes notifica a la otra su voluntad de hacer efectiva la terminación del contrato, se considerará prorrogado por el hecho de que el arrendatario conserve el buque en su poder.

ART. 156.—Prescribirán en un año las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de un buque.

CAPITULO II

Del fletamento

A) Disposiciones generales

ART. 157.—Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete.

ART. 158.—El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria.

ART. 159.—Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles.

B) Del fletamiento por entero o por compartimiento

ART. 160.—Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbres o uso local, las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimiento completo, serán entregadas en las bodegas del buque.²

ART. 161.—El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor de veinte por ciento.

ART. 162.—El término de las estadías de un buque en puerto, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, deberá contarse a partir del momento en que se avise al cargador o al destinatario que la nave está lista para ser cargada o descargada.

ART. 163.—La duración de las estadías, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, se determinará por la Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta los medios disponibles para la carga o descarga.

ART. 164.—En el término de las estadías se computarán los días laborables y no laborables, y sólo se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por causas imputables al transportador, salvo pacto en contrario de las partes.³

ART. 165.—Transcurrido el término de la estadía, sin que se haya realizado la carga o descarga del buque por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobreestadía que será igual al número de días laborables que se señalaron para la estadía; pero en él se computarán todos los días, inclusive los feriados.

La cuota de la sobre-estadía será por cuenta de los cargadores o consignatarios que la hubiesen ocasionado; se computará según las costumbres o usos locales y a falta de ellos, será igual a los gastos de las estadías más un veinticinco por ciento.

Las disposiciones de este artículo regirán salvo pacto, reglamento local o uso en contrario.

ART. 166.—Transcurrida la sobre-estadía, el capitán del buque podrá, salvo pacto, zarpar sin la carga completa u ordenar la descarga de la mercancía que se hubiese cargado. Si el puerto fuera de destino, podrá ordenar la descarga y depósito de los efectos transportados.

En todo caso, el capitán podrá exigir el pago completo de los fletes, más los daños y perjuicios que se hubiesen causado.

C) Del transporte de cosas en general

ART. 167.—El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas. Podrá pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave indeterminada.

ART. 168.—El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

² Este artículo fue reformado por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de agosto de 1964.

³ Este artículo fue reformado por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de agosto de 1964.

- I. El nombre, domicilio y firma del transportador;
- II. El nombre y domicilio del cargador;
- III. El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador;
- IV. El número de orden del conocimiento;
- V. La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación;
- VI. La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse;
- VII. La mención de los puertos de salida y de destino;
- VIII. El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada;
- IX. Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

ART. 169.—Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

- I. La indicación de "recibido para embarque";
- II. La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas;
- III. El plazo fijado para el embarque.

ART. 170.—El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

ART. 171.—Los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones, serán a cargo del remitente.

ART. 172.—Mientras el consignatario no solicite la entrega de las mercancías, el cargador podrá variar la consignación; pero si se expidió conocimiento de embarque, el cargador sólo podrá variar el consignatario si devuelve el título original.

ART. 173.—El cargador podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque, mediante la entrega del conocimiento de embarque y el pago de la mitad del flete convenido en el caso de que la mercancía haya sido recibida de conformidad con el artículo 169 con la indicación de "recibido para embarque" y aún no haya sido cargada en el barco.

En el caso de que la mercancía haya sido cargada, el fletador para poder rescindir el contrato antes de la salida del buque tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete convenido, a menos que el barco haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada por el contrato, en cuyo caso pagará el importe total del flete.

ART. 174.—Si el consignatario rehusare recibir las mercancías, el porteador podrá depositarlas en lugar seguro por cuenta del cargador o, si se hubiese expedido conocimiento, por cuenta del titular del mismo.

El porteador podrá pedir al Juez que autorice la venta, por medio de Corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte. El remanente, si lo hubiere, se depositará a disposición del cargador, del destinatario o del titular del conocimiento.

ART. 175.—El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputables. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del carga-

dor, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad.⁴

ART. 176.—Los daños a que se refiere el artículo anterior, se calcularán de acuerdo con el precio de las mercancías en el lugar y en el tiempo en que debieran entregarse.

ART. 177.—La responsabilidad del porteador, en los casos de pérdida o daños de la carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de las mercancías, en el lugar y día señalados para la entrega, así como indemnizar los daños y perjuicios que se causaren.

ART. 178.—El porteador podrá reducir su responsabilidad proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador esté en posibilidad de optar entre una u otra. En todo caso el porteador responderá de su culpa.

ART. 179.—El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento en el lugar y términos pactados o usuales.

ART. 180.—Si el porteador lo solicitare, la persona autorizada para recibir las mercancías deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, y si se rehusare a hacerlo, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo.

ART. 181.—En el transporte combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedida por el primer porteador, conforme a las condiciones y responsabilidades que fija esta ley.

ART. 182.—En el transporte combinado, la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y, termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario. Al efecto, en el conocimiento de embarque, cada porteador hará constar los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga.

ART. 183.—Las acciones por averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos transportados, se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro de los diez días siguientes a la entrega.

ART. 184.—Si el remitente hubiese entregado realmente mercancías distintas a las declaradas y que causen un flete superior, el porteador sólo responderá del valor declarado, pero tendrá derecho a cobrar el flete que corresponda a las entregadas.

ART. 185.—Se presumirá la falta de responsabilidad del porteador:

I. Si las mercancías se transportaron sobre cubierta con la conformidad escrita del cargador, en caso de que tal forma de transportación no esté autorizada por los usos;

II. En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas, corrosivas o inflamables, si su naturaleza no fue declarada por el cargador;

En este caso, el porteador, al enterarse de su naturaleza, podrá descargar dichas mercancías y depositarlas a disposición del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente.

III. Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas dependientes del cargador.

⁴ Este artículo fue reformado por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de agosto de 1964.

ART. 186.—Se presumirá perdida la carga que no sea entregada pasados los treinta días siguientes a aquél en que debió hacerse la entrega.

ART. 187.—El porteador no responderá por pérdidas o mermas naturales.

ART. 188.—Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías deberían ser puestas a disposición del consignatario o del tenedor del conocimiento.

D) Del transporte de cosas determinadas

ART. 189.—Si se tratare de transporte de cosas determinadas, el porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre que no se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se consignan en el contrato.

ART. 190.—Si el cargador no entregare la mercancía en los términos usuales o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá pagar el flete completo.

E) Del transporte de personas

ART. 191.—El transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde consten la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero, el precio del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circunstancias del contrato. Entregará contraseñas para la identificación de los equipajes.

ART. 192.—La contravención por parte del naviero de las disposiciones del artículo anterior, no perjudicará al pasajero.

ART. 193.—El billete de pasaje para la transportación de personas en los buques nacionales será nominativo y no podrá transferirse sin autorización del naviero.

ART. 194.—El porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes.

ART. 195.—La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan al seguro del viajero.

ART. 196.—Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero.

ART. 197.—Tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte, las personas a quienes no puede privarse por testamento del derecho a recibir alimentos. Si concurren varias, la indemnización se repartirá en la proporción en que la víctima proveía a sus necesidades y si dicha proporción no es conocida, en la que el Juez determine.

ART. 198.—Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido.

ART. 199.—El porteador no responderá por equipaje que no se le hubiere entregado; si por su culpa no se le entregó será responsable.

⁵ Este artículo fue reformado por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de agosto de 1964.

ART. 200.—El pasajero tendrá derecho a cancelar su pasaje:

I. Hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución total del importe pagado al porteador;

II. Hasta cuarenta y ocho horas antes de la iniciación del viaje con derecho a la devolución del setenta y cinco por ciento del precio del pasaje.

Después de los plazos indicados, el pasajero no tendrá derecho a devolución alguna.

ART. 201.—Si el pasajero falleciere antes de iniciarse el viaje, se devolverá a sus deudos el valor del pasaje y equipaje.

ART. 202.—Si el buque no partiere por causa ajena al porteador, devolverá el importe íntegro del pasaje. Si la causa le fuere imputable, pagará los daños y perjuicios, que nunca se computarán inferiores a cinco veces el importe del pasaje.

ART. 203.—Si por su conveniencia el naviero cambiare el itinerario del buque en forma tal que perjudique al pasajero, éste podrá renunciar al viaje y exigir el pago de daños y perjuicios, que no serán inferiores a los establecidos en el artículo anterior.

ART. 204.—Si la partida del buque se retrasare y el precio de los alimentos estuviere comprendido en el pasaje, el porteador pagará el alojamiento y la alimentación del pasajero.

ART. 205.—El pasajero podrá cancelar su viaje y exigir pago de daños y perjuicios en los términos de los artículos anteriores, si la partida del buque se retrasare más de veinticuatro horas para un viaje que deba durar hasta doce horas, o cuarenta y ocho horas en viajes de mayor duración.

ART. 206.—Si el viaje se interrumpiere, el porteador deberá gestionar el cambio del pasajero a un buque de condiciones semejantes. Si esto no fuere posible o la suspensión no fuere imputable al porteador, éste devolverá la parte del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado. Si la suspensión le fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que se causaren.

ART. 207.—El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes del pasajero, por créditos ocasionados por él durante el transporte.

ART. 208.—El porteador podrá depositar en lugar seguro el equipaje no retirado, a disposición del pasajero y sin responsabilidad para él.

ART. 209.—En todo lo relativo a la seguridad de la embarcación, a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros deberán someterse a las leyes y reglamentos y a las órdenes y disposiciones que dicte el capitán.

CAPITULO III

De las modalidades marítimas de la compra venta

ART. 210.—En las ventas sobre documentos el vendedor cumplirá su obligación de entrega de la cosa, remitiendo al comprador en la forma pactada o usual, los títulos representativos de ella y los demás documentos indicados en el contrato o establecidos por los usos.

ART. 211.—El comprador deberá hacer el pago contra la entrega de los docu-

CAPÍTULO IV

Del seguro marítimo

mentos, pero quedarán a salvo sus acciones en relación con la calidad o el estado de la cosa comprada.

ART. 212.—Si la compraventa se realizare estando las cosas en ruta, y entre los documentos figurase la póliza del seguro, los riesgos se considerarán transmitidos al comprador desde el momento en que las mercancías fueron entregadas al porteador, a menos que el vendedor supiese de algún riesgo realizado y lo ocultare al comprador.

ART. 213.—En la *venta libre a bordo* (LAB) o (FOB) la cosa vendida deberá entregarse para su transportación a bordo del buque, en el lugar y tiempo convenidos. Desde el momento de la entrega la responsabilidad de los riesgos se transmitirá al comprador.

ART. 214.—En la venta LAB el precio de la cosa comprenderá todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de su entrega a bordo.

ART. 215.—En las ventas al costado del buque (CB o FAS) se aplicará el artículo anterior, con la salvedad de que el vendedor cumplirá su obligación de entrega de las mercancías al colocarlas en el muelle, al costado del buque, y desde ese momento operará la transmisión de la responsabilidad en los riesgos del comprador.

ART. 216.—En la *compraventa costo, seguro flete* (CSF, CIF o CAF) el precio comprenderá el valor de la cosa más el importe de las primas del seguro y el importe de los fletes hasta el lugar convenido para que la mercancía sea recibida por el comprador.

ART. 217.—En la venta CIF, el vendedor se entenderá obligado:

I. A contratar el transporte en los términos convenidos, a pagar los fletes y a obtener del porteador el conocimiento de embarque correspondiente.

II. A contratar y pagar, a favor del comprador o de la persona que éste indique, la prima del seguro sobre las cosas vendidas, el cual deberá cubrir los riesgos convenidos o los usuales, y a obtener del asegurador la póliza y el certificado correspondiente;

III. A entregar los documentos al comprador o a la persona que el indique.

ART. 218.—En la compraventa CIF la responsabilidad de los riesgos se transmitirá al comprador desde el momento en que la cosa sea entregada al porteador y desde ese momento deberá iniciarse la vigencia del seguro.

ART. 219.—Si el vendedor CIF no contratare el seguro en los términos convenidos o usuales, responderá ante el comprador como hubiere respondido el asegurador. En este caso, el comprador podrá contratar directamente el seguro, y, aunque no lo contratase tendrá derecho a deducir el importe de la prima del precio de la compra, o a exigir su devolución.

ART. 220.—En las ventas costo y flete (CF) se aplicarán las disposiciones de la venta CIF con excepción de lo relativo al seguro.

ART. 221.—El comprador que recibiere las cosas empacadas o embaladas, podrá reclamar los defectos de cantidad o calidad de las mercancías, o sus vicios, dentro de los ocho días siguientes al de su recepción.

ART. 222.—El seguro marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conoci-

miento de su aceptación por el asegurador. Su vigencia no podrá supeditarse al pago de la prima, a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente.

La póliza podrá expedirse a nombre del solicitante, de un tercero o al porteador. A falta de póliza, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal.

ART. 223.—Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas, cuando consten en todos los ejemplares de la póliza.

ART. 224.—A falta de disposición legal aplicable, las cláusulas oscuras o confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quien las propuso.

ART. 225.—El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar 30 días después de que el asegurador haya recibido los documentos e informaciones que funden la reclamación.

ART. 226.—La suma asegurada por daños y perjuicios pactados será el límite de las obligaciones del asegurador; pero sólo estará obligado a cubrir los efectivamente causados.

ART. 227.—Si se celebrase un seguro, sin dolo o mala fe, por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, el contrato será válido hasta por este mismo valor. La suma asegurada se deducirá por acuerdo de las partes o en su defecto, por dictamen de peritos. El asegurador deberá bonificar al gestor del seguro o en su caso al asegurado el excedente de la prima pagada, por el período que no haya transcurrido desde la fecha en que recibió la solicitud correspondiente. En caso de probarse el dolo o la mala fe, el contrato será nulo y las primas pagadas quedarán a favor del asegurador.

ART. 228.—Si se contratase con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés económico, el gestor del seguro deberá poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores, la existencia de los otros contratos. El aviso se dará por escrito, con indicación de aseguradores y sumas aseguradas.

ART. 229.—Los seguros de que trata el artículo anterior serán válidos aunque sumen una cantidad superior al valor real asegurado y obligarán a los aseguradores dentro de este límite, hasta la suma que cada uno hubiere asegurado, a menos que se demuestre que hubo mala fe.

ART. 230.—En el caso del artículo anterior, el asegurador que pague podrá repetir lo pagado contra los demás, en proporción a la suma asegurada por cada uno.

ART. 231.—Si ocurriere el siniestro, el gestor del seguro o el beneficiario de la póliza, podrán realizar todos los actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados pedirán instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas.

ART. 232.—Si la cosa se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en el buque.

ART. 233.—Aun cuando la póliza se haya extendido contra todo riesgo, salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y daños motivados por cualquiera de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio.⁶

⁶ El artículo citado dispone: "Salvo pacto expreso en contrario, los aseguradores no respon-

Art. 234.—Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador, cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario.

Art. 235.—Salvo pacto en contrario el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

Art. 236.—Si el siniestro se debió al cambio de ruta o de viaje, los aseguradores del buque y del cargamento sólo responderán si el cambio fue forzado o se realizó para auxiliar a buques o a personas en peligro.

Art. 237.—Si en el contrato se expresa el nombre del buque en que las mercancías habrán de cargarse, el asegurador no responderá de la agravación del riesgo producido por el cambio de buque. El error en la designación del buque no invalidará el seguro.

Art. 238.—El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios, ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurado o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieron conocerlos si hubiesen obrado con la diligencia normal.

Art. 239.—El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes.

Art. 240.—El asegurador será responsable, si no se pacta lo contrario, de las cantidades que el asegurador deba a terceros, por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones que competan al asegurado.

Art. 241.—Si el seguro sobre el buque vente estando en viaje se prorrogará de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurado o su representante deberá pagar la prima suplementaria.

Art. 242.—Si el seguro del buque hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se hace el embarque, si no hubiere sido así, desde el momento en que zarpe o desembarque y terminará en el momento en que el buque sea anclado o amarrado en el puerto de destino, o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de quince días. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje del buque y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrata el seguro.

deran de los daños y perjuicios que sobrevengan a las cosas aseguradas, por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

I. Cambio voluntario de itinerario de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.

II. Separación espontánea de un convoy, cuando se hubiere estipulado que iría en compañía con él.

III. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro.

IV. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza, de fletamento y al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

V. Riesgos de guerra.

VI. Merma, derramas y desperdicios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

En cualquiera de estos casos los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubiere empezado a correr el riesgo."

Art. 243.—El daño al buque puede ser reparado o indemnizado, a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma. Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores, a falta de acuerdo entre las partes se computará según estimación de peritos.

Art. 244.—Se considerará valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo.

Art. 245.—El asegurador que indemnice por los daños que cubra el seguro, se subrogará en los derechos y acciones que correspondan al beneficiario contra terceros, por responsabilidad de éstos en los daños sufridos, hasta el valor de lo pagado.

Art. 246.—Cualquiera de las partes podrá pedir que el daño causado se valúe sin demora. Si alguna se niega a nombrar perito, el Juez lo designará a petición de la otra.

Art. 247.—La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.

Art. 248.—Cuando el buque se presuma perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.

Art. 249.—El buque se considerará perdido si transcurren treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a destino y no se tengan noticias de él.

Art. 250.—El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, si no lo hace dentro de los quince días siguientes a aquel en que reciba la declaración.

CAPÍTULO V

De los agentes del naviero

Art. 251.—Los agentes generales de las empresas navieras serán considerados como mandatarios mercantiles o comisionistas de los navieros y consecuentemente, los actos que celebren obligan a sus mandantes o comitentes, cuando contraten por cuenta de éstos.

Art. 252.—El agente del naviero que obre a nombre propio, estará personalmente obligado.

Art. 253.—Las relaciones entre el naviero y su agente se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos y a falta de ellos o de pacto expreso, serán aplicables las disposiciones de la legislación mercantil sobre el contrato de comisión.

Art. 254.—Durante los movimientos de carga y descarga, el consignatario, su representante o el agente del naviero, deberán vigilar el manejo adecuado de las mercancías.

Art. 255.—El domicilio del agente del naviero será considerado como domicilio del naviero para todos los efectos legales.

TITULO IV

De los riesgos

CAPITULO UNICO

De las averías gruesas o comunes

ART. 256.—Es avería gruesa o común todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real.

ART. 257.—El importe de las averías gruesas será a cargo de todos los interesados en la travesía marítima, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

ART. 258.—La obligación de contribuir a la avería gruesa subsistirá aunque el acontecimiento generador del riesgo sea imputable a alguna de las partes interesadas en la travesía; pero quedarán a salvo las acciones particulares contra dicha parte responsable.

ART. 259.—Cualquier gasto extraordinario hecho en sustitución de un gasto o daño de avería gruesa o común, será considerado como tal; pero sólo hasta el importe de la avería sustituida.

ART. 260.—Para la liquidación de la avería gruesa o común, se tomará como base el valor que las mercancías tengan o hayan de tener en la fecha y puerto de llegada.

ART. 261.—Para determinar la cuota de contribución en la liquidación de la avería, la masa contribuyente se formará sumando el valor del buque y demás bienes salvados, calculando conforme el que tengan el día de su llegada a puerto, más el valor de la avería. Dicha suma se dividirá entre el importe de la avería. El resultado será, como por ciento sobre el valor de los bienes, será la base de la cuota de contribución.

ART. 262.—La diferencia entre lo obtenido y el valor de los bienes afectados se considerará como pérdida para los efectos de la liquidación de la avería.

ART. 263.—Los equipajes y los efectos personales de los pasajeros no contribuirán a la avería gruesa.

ART. 264.—Del importe de los daños causados al buque se reducirá el por ciento que las partes convengan por diferencia de nuevo a viejo; en caso de discrepancia resolverá el juez con audiencia de peritos.

ART. 265.—En caso de incendio, no se considerarán como avería gruesa los daños causados a los objetos que ya hubieren estado ardiendo, salvo que hayan sido arrojados para apagar el fuego.

ART. 266.—Los gastos y daños ocasionados por forzamiento de velas o de máquinas, no se admitirán como avería gruesa a menos que se demuestre la necesidad de la medida para efectos de salvamento.

ART. 267.—Los daños causados a mercancías no declaradas o declaradas falsamente no se considerarán como avería gruesa, pero si las mercancías se salvaren integrarán la masa contribuyente.

ART. 268.—Las mercancías declaradas con valor inferior al real se considerarán con aquel valor para los efectos de la masa acreedora; pero se computarán a su valor real para integrar la masa contribuyente.

ART. 269.—Los daños ocasionados a las mercancías que hubieren ido sobre la cubierta, sólo se admitirán como avería gruesa cuando tal forma de cargar la mercancía estuviere autorizada por los usos.

ART. 270.—Del flete perdido, aceptado como avería gruesa se deducirán los gastos que hubiesen correspondido a la realización del viaje hasta el puerto de destino.

LIBRO IV

TITULO UNICO

De las maniobras en los puertos

ART. 272.—Dentro de la zona portuaria, las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo, y en general las que auxilien y complementen el comercio marítimo, son servicios públicos conexos de la navegación y su prestación requiere permiso de la Secretaría de Marina.

Además de quienes en el futuro obtengan la autorización correspondiente, para los efectos de la presente Ley son permisionarios los consignatarios, agentes aduanales, armadores, destinatarios, agentes de buques reexpedidores de carga, y en general, a quienes de manera directa o como intermediarios, al igualmente desarrollen actividades que requieran de estos servicios.

Los Permisionarios celebrarán contratos de trabajo con las Organizaciones de Trabajadores reconocidas, y las relaciones entre ambos se regirán por la Ley Federal del Trabajo. Tratándose de sociedades cooperativas, éstas se normarán por su ley específica, y en sus relaciones con trabajadores ajenos a la Cooperativa, por la Ley Federal del Trabajo.

ART. 273.—El pago de las maniobras portuarias a que se hace referencia en el artículo anterior, se sujetará a las tarifas que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con intervención de la Secretaría de Marina oyendo el parecer de la de Industria y Comercio, y en su caso, de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Las tarifas aprobadas se considerarán como reguladoras del salario y a ellas deberán ajustarse en este renglón los contratos de trabajo que se celebren.

ART. 274.—Las tarifas a que se refiere este Capítulo se fijarán en cada caso tomando en cuenta la importancia del movimiento portuario; el costo de vida en la región; las condiciones técnicas, de mantenimiento y de la depreciación del equipo utilizado; la especialidad del personal que sea necesario para la realización de las maniobras, y todas aquellas circunstancias que por su importancia, sean de tomarse en cuenta en un momento determinado.

TRANSITORIOS

ART. 1º.-Esta ley entrará en vigor treinta días después de su publicación.

ART. 2º.-Se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento.

ART. 3º.-En tanto se reglamenta y organiza el Resguardo Marítimo, conforme a esta ley, la Secretaría de Marina ejercerá las funciones que a dicho cuerpo se atribuyen, por medio de la policía marítima o de las autoridades que determine el Ejecutivo Federal.

ART. 4º.-En tanto se reglamenta y establece el Registro Público Marítimo Nacional, el registro marítimo será llevado en libro auxiliar del Registro de Comercio. Los registradores deben avisar a la Secretaría de Marina de todo el movimiento que se realice en los libros del registro marítimo.

ART. 5º.-Las personas físicas o morales que al entrar en vigor esta ley exploten servicios públicos de navegación marítima o de servicios portuarios conforme a permisos o concesiones definitivos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrán continuar operando hasta la fecha de terminación de sus respectivos permisos o concesiones, que no serán renovados, o bien podrán sujetarse a las prescripciones de esta ley dentro del plazo de un año a contar el día en que entre en vigor.

Se prorrogan de pleno derecho, por el plazo de un año a que se refiere el párrafo anterior, los permisos o concesiones cuyo término de duración debió concluir antes de la expiración de este plazo.

Los permisionarios o concesionarios que al entrar en vigor esta ley no hubieren iniciado la prestación de los servicios, perderán el derecho derivado de esos permisos o concesiones.

Las personas que al entrar en vigor esta ley estuvieren tramitando solicitudes de permisos o concesiones, quedarán sujetos al régimen y condiciones de la misma.

Los permisionarios o concesionarios que se encuentren operando servicios marítimos y satisfagan los requisitos establecidos en esta Ley, tendrán derecho a que se les otorguen las autorizaciones respectivas en los términos de la misma.

ART. 6º.-En los aspectos no previstos por el Libro IV de la Ley, que se refiere a las maniobras en los puertos, regirá provisionalmente la Ley de Vías Generales de Comunicación en tanto se expide el Reglamento respectivo.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido la presente Ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de enero de mil novecientos sesenta y tres.

El Presidente de la República, *Adolfo López Mateos*.—Rúbrica. El Secretario de Marina, *Mamuel Zermeno Arco*.—Rúbrica. El Secretario de Comunicaciones y Transportes, *Walter C. Dickinson*.—Rúbrica. El Secretario de Hacienda y Crédito Público, *Antonio Ortiz Mena*.—Rúbrica. El Secretario de Industria y Comercio, *Raúl Salinas Lozano*.—Rúbrica. El Secretario de Relaciones Exteriores, *Manuel Fello*.—Rúbrica. El Secretario del Patrimonio Nacional, *Eduardo Bustamante*.—Rúbrica. El Secretario del Trabajo y Previsión Social, *Salomón González Blanco*.—Rúbrica. El Secretario de Gobernación, *Gilberto Díaz Ordaz*.—Rúbrica. El Secretario de Salud y Asistencia, *José Álvarez Amezcuita*.—Rúbrica. El Secretario de Obras Públicas, *Jaime Barros Sierra*.—Rúbrica.

ERRATAS NOTABLES:

Pág. 7, línea 12, dice:

del derecho: que tienen su particularismo.

Debe decir: que tiene su particularismo.

Pág. 646, línea última, dice:

buque en construcción podía

debe decir: buque en construcción podrá

Pág. 687, línea 18, dice:

d) (lo pongo para que no talte)

Debe decir:

d) *El éxito*.—La costumbre marítima ha establecido que el éxito de las labores de salvamento es indispensable para engendrar la obligación de pagar al salvador, según ya indicamos.

Pág. 740, línea última, dice:

to que se convenga. Esto suele suceder en mal.

Debe suprimirse la expresión "Esto suele suceder en mal".