

24/250

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
(ACATLAN)



EL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
CECILIA TREJO BALTAZARES

México, D. F.

1988

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

Página

INTRODUCCION V

CAPITULO 1

Nacionalidad del Buque.

I.1. Concepto Jurídico de Buque y

Concepto de Nacionalidad 1

I.2. Por qué se le da Nacionalidad al

Buque de acuerdo con la Convención

de la ONU sobre Derecho del Mar..... 23

I.3. Importancia de la Nacionalidad del

Buque..... 37

CAPITULO II

Nacionalidad del Buque en México.

- II.1. Cómo se obtiene la Nacionalidad del Buque en México. Y la función que desempeña el Registro Público Marítimo Nacional sobre el Particular..... 51
- II.2. Comprobación de la Nacionalidad del Buque en México..... 86
- II.3. Quiénes tienen capacidad para obtener el Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones como Mexicanas..... 97
- II.4. Como se pierde la Nacionalidad del Buque en México..... 118
- II.5. Se debe considerar realmente al Buque Mexicano en Alta Mar como territorio mexicano? 134

CAPITULO III

Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

- III.1. Evolución de la Marina Mercante Mexicana en los últimos 10 años..... 149
- III.2. Insuficiente Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana como Pauta para la creación del Padrón de Abanderamiento Mexicano 154
- III.3. Otras medidas de fomento para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana..... 159

CAPITULO IV

Padrón de Abanderamiento Mexicano

- IV.1. Antecedentes 183

IV.2. Qué es el Padrón de Abanderamiento Mexicano. Sus Ventajas e Inconvenientes.....	196
IV.3. Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano.....	254
IV.4. Relación / Proyección que tendrá el Padrón de Abanderamiento Mexicano con la entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques celebrado en Ginebra en enero 20 de 1986	285

CAPITULO V

Conclusiones y Recomendaciones.

V.1. Conclusiones y Recomendaciones.....	310
--	-----

INTRODUCCION

INTRODUCCION

El Padrón de Abanderamiento Mexicano nuestro tema a desarrollar es una figura de muy reciente creación dentro del sistema del Derecho Marítimo cuya importancia pretendo destacar como un posible medio de generar divisas tanto para las empresas navieras mexicanas como para el país al permitir a dichas empresas operar buques de bandera extranjera en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante "cualquier" contrato financiero con opción de compra, contribuyendo con esto al desarrollo de la Marina Mercante Mexicana ya que dichas empresas navieras podrán explotar comercialmente embarcaciones extranjeras en las mismas condiciones que las mexicanas, siempre y cuando exista el compromiso de abanderarlas como mexicanas a corto o mediano plazo.

° Pretendo dar a conocer a todo el medio social marítimo la importancia del PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO como una posible opción o en su caso solución a las dificultades actuales para la obtención de créditos destinados a la adquisición de

embarcaciones y por la aparente o supuesta falta de tripulación capacitada, pero no sólo hacerlo de su conocimiento sino motivar a las empresas navieras a crecer a través de las opciones que les otorga el **PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO**.

° Destacar también su importancia como medio de competencia para las empresas que no deseen inscribir buques en el **PADRON**, con el objeto de que mejoren los servicios que otorgan con sus buques abanderados mexicanos e inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional y en consecuencia se pueda preferir sus embarcaciones cuando se trate de determinado transporte de carga de altura que se tenga que otorgar.

° Dar a conocer mediante el **PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO** los resultados obtenidos hasta la fecha en el Derecho Marítimo reconociendo a su vez que dicha figura ha contribuido aunque sea en una mínima parte en el desarrollo del medio jurídico marítimo.

° Por último, aportar una publicación que hable sobre el Padrón de Abanderamiento, ya que hasta donde es de mi conocimiento no existe hasta la fecha bibliografía que hable concreta y únicamente sobre el Padrón de Abanderamiento, de ahí mi inquietud por tratar de aportar una fuente de información sobre el **PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO.**

Para tal efecto he desarrollado este tema en cinco capítulos que engloban los siguientes aspectos:

En el Capítulo I he visto lo que es un buque, su nacionalidad, las razones por las cuales se le otorga nacionalidad a un buque, así como la importancia de que éstos ostenten un pabellón, todo ello primero dentro de un marco jurídico muy general para con posterioridad abocarlo a nivel nacional.

Así, en el Capítulo II hablo de cómo se obtiene la nacionalidad del buque en México y la función que desempeña el Registro Público Marítimo Nacional sobre el particular, aspectos que deben ser aclarados ya que en nuestra práctica jurídica marítima

se presentan con frecuencia. De ahí la necesidad de hablar también sobre la comprobación de la nacionalidad del buque en nuestro país.

En este capítulo nos referimos también a las personas tanto físicas como jurídicas que tienen capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas ya que no cualquiera puede obtenerlo.

Por último cito cómo se pierde la nacionalidad del buque en México así como la interrogante cuestión de considerar o no al buque mexicano en alta mar como territorio mexicano.

Por lo que al capítulo III se refiere, explico el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana desde los últimos diez años hasta la presente administración, explicando su lento desarrollo como pauta para la creación del Padrón de Abanderamiento Mexicano, así como la existencia de otras medidas de fomento para el Desarrollo de nuestra Marina Mercante.

Finalmente en el Capítulo IV veo el Padrón de Abanderamiento Mexicano, considerando sus antecedentes, el concepto del mismo, sus ventajas e inconvenientes que como toda figura jurídica presenta. La reglamentación a que está sometida dicha figura, que es de creciente creación pues apenas surge en febrero de 1986, al publicarse el reglamento que le dió vida en el Diario Oficial de la Federación. Por supuesto veré la relación, o bien, proyección que puede sufrir el Padrón de Abanderamiento con el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques celebrado en Ginebra en enero 20 de 1986, cuya ratificación de efectuarse seguramente repercutirá tanto en nuestras legislaciones especiales sobre la materia como por su puesto en nuestro tema a estudio.

CAPITULO I

NACIONALIDAD DEL BUQUE

I.1. CONCEPTO JURIDICO DE BUQUE Y CONCEPTO DE NACIONALIDAD.

Antes de empezar a hablar sobre la nacionalidad del Buque es necesario dejar establecidos los conceptos aludidos para de esta forma entrar al punto central del tema. Asi pues, por buque se debe entender un bien mueble compuesto de diversos elementos, tales como: casco, máquinas, anclas, cubierta, bodegas, entre otros elementos, que en su conjunto conforman un aparato apto para la navegación que es su destino. (1)

Ahora bien, Cervantes Ahumada, en su obra Derecho Marítimo nos dice que el concepto de buque es un concepto jurídico, no material, así, un mismo instrumento, sin cambiar su naturaleza o sus elementos

(1) A. Vargas Jorge. Terminología Sobre Derecho del Mar. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, México, 1979. Primera Edición, P. 50.

materiales, puede ser o no buque. Por ejemplo una embarcación de placer o recreo (un yate) como tal está destinada al recreo, pero si se le destina al tráfico comercial marítimo, adquirirá la calidad de buque y al contrario, 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.(2)

De lo anterior, se desprende, según Cervantes Ahumada, que la importancia de que un mismo aparato sea o no buque radica en la aplicabilidad de las normas del derecho comercial marítimo, es decir, si bien es cierto que a todos los "instrumentos" que navegan en el mar o se instalan en el (tales como yates, barcos de guerra y boyas por citar algunos) se les aplica un régimen marítimo, sólo a los buques se les aplican las normas del Derecho Comercial Marítimo.

De ahí que para aplicar a una embarcación la calificación jurídica de buque, sea necesario que se produzcan dos características:

(2) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero, S.A., México 1984. Primera Edición Reformada P. 447.

- ° Que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en mar abierto.
- ° Y que esté destinada al tráfico comercial marítimo.(3)

Con lo anterior, podemos decir que el concepto jurídico de buque según éste autor es toda embarcación apta para la navegación en mar abierto y que esté destinada al tráfico marítimo.

Es importante señalar que tanto en la Doctrina como en la práctica del Derecho Marítimo se ha considerado como buque no sólo a las embarcaciones aptas para la navegación en mar abierto, sino que también a los diques flotantes, dragas y cualquier otro aparato flotante destinado o susceptible de serlo a servicios de la industria y del comercio marítimo o fluviales, inclusive el yate es considerado como buque al así reconocerlo el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales en su artículo 8° inciso (a) al decir que es una embarcación

(3) Cervantes Ahuado, Raúl. OP.CIT. pp. 446 y 447
Vargas A. Jorge. OP.CIT p. 50

de pasajeros y último párrafo al referir que no obstante que nos está remitiendo al reglamento de los yates, está incluyendo a éstos dentro de la clasificación que de los Buques se hace.(4)

Asimismo el Reglamento de Yates al definirlos se refiere a ellos como embarcaciones al señalar que:

"Para los efectos de este Reglamento se entiende por "Yate", toda EMBARCACION que exclusivamente está destinada al placer.

Como podemos apreciar se le está considerando como buque, embarcación, que son términos sinónimos, inclusive en el Artículo 2º del mismo Reglamento se establece que todo yate que enarbole la bandera mexicana queda sujeto a las leyes, reglamentos y disposiciones vigentes de la Legislación Marítima Nacional, con las modificaciones que los Artículos de este Reglamento contienen.(5)

(4) Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales. Artículo 8º Publicado en el "Diario Oficial" de agosto 2 de 1946.

(5) Reglamento de Yates. Artículos 1º y 2º. Publicado en el Diario Oficial de 13 de septiembre de 1940.

Con lo anterior, vemos pues que el concepto jurídico de buque que Cervantes Ahumada establece, se ve superado por la doctrina y la práctica o costumbre marítima ya que dentro de este se pueden considerar inclusive -como hemos visto a los yates.

En el mismo orden de ideas, el Derecho Marítimo Español, por ejemplo, dentro de la clasificación que de los buques establece incluye a las embarcaciones de recreo sin dedicarse al tráfico comercial, como buques.(6)

Para la doctrina pues, el yate es buque, es más se clasifica entre los buques por su construcción, pues está sujeto al proceso de navegación como lo señala el Reglamento de Yates que ya hemos citado.

Lo de Comercial y dedicado al tráfico marítimo no es lo que da la calidad de buque y por lo mismo no es aceptable para la doctrina la definición que da Cervantes Ahumada.

(6) Hernández Yzal Santiago. Derecho Marítimo. Editorial Cadi., Barcelona, España, 1968. Tomo I. p. 132

CONCEPTO DE NACIONALIDAD

El concepto de nacionalidad que debemos dar es un concepto que abarque a las cosas y no sólo a las personas físicas, ya que la doctrina se ha inclinado por dos corrientes, en una los autores únicamente entienden el concepto de Nacionalidad en función de las personas físicas, en otra corriente autores como Carlos Arellano García por citar alguno, comprenden en su concepto de nacionalidad a las cosas.(7)

- (7) Niboyet, autor francés por ejemplo, dice que nacionalidad es "un vínculo político y jurídico que relaciona a un individuo con un Estado"

Arellano García, Carlos. Derecho Internacional Privado. México, Editorial Porrúa, S.A. p. 133

Del análisis de esta definición podemos afirmar que éste autor deja fuera la nacionalidad de las personas morales y de las cosas. El que este autor le de a la nacionalidad la característica de vínculo político podría traer confusión con el concepto de ciudadanía en el que sí indudablemente hay una vinculación política, cosa que en la nacionalidad no existe ese vínculo político ya que existen personas que si bien no son ciudadanos si tienen nacionalidad sean o no ciudadanos.

También este autor indica que es un vínculo jurídico que relaciona al individuo con el Estado, pero como se puede observar no delimita este concepto ya que hay vinculación jurídica entre el individuo y el Estado cuando se otorga una concesión, cuando se celebran contratos de préstamo por ejemplo, cuando se pagan impuestos en fin un sinnúmero de actos que por no delimitar este autor la vinculación jurídica podríamos interpretar que si una persona no paga impuestos o no celebra contratos no tiene nacionalidad lo cual sería absurdo por lo que a este autor en mi opinión le faltó precisar que tipo de enlace jurídico sería para identificar este vínculo jurídico que une al individuo con el Estado.

En particular soy partidaria de la corriente que atribuye Nacionalidad a las cosas y por eso más que formar un concepto propio de la Nacionalidad comprendiendo a las cosas, un buque por ejemplo, estoy de acuerdo en el concepto del autor Carlos Arellano García el cual reza:

"Nacionalidad es una Institución Jurídica a través de la cual se relaciona una persona física o jurídica con el Estado en razón de pertenencia o en función de cosas de manera originaria o derivada".(8)

Para entender el por qué de la elección de esta definición como la adecuada, a continuación expongo una breve explicación de tal concepto.

Decimos que es una Institución Jurídica a través de la cual se relaciona la persona física o jurídica con el Estado por:

- . La pertenencia
- . O en función de Cosas.

(8) IBIDEM Pág. 135

La pertenencia debe entenderse no como propiedad, sino como la circunstancia de que la persona física o moral sea atribuible a un Estado.

Y al decir en función de cosas, nos referimos a que esa vinculación jurídica entre personas físicas o jurídicas y el Estado se deriva de que ciertas cosas se consideren pertenecientes al Estado, por ejemplo: el nacimiento acaecido a bordo de un buque nacional, aquí la vinculación surge porque el buque es mexicano y está naciendo esa vinculación entre el individuo que nació a bordo del buque y el Estado por haber nacido en el barco mexicano como dispone el Artículo 30 inciso A) fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ahora bien, esta vinculación jurídica dice la definición puede ser de:

- . Manera originaria o derivada.

Lo anterior, es un agregado que permite incluir dentro del concepto una característica actual inherente a la nacionalidad y que es el de que la nacionalidad tiene el carácter de mutable, es decir se

contempla también el caso de la nacionalidad adquirida, mejor conocida como naturalización.

Ahora si, habiendo establecido lo que se entiende por Buque y Nacionalidad podemos incursionar en la nacionalidad del buque.

En nuestro concepto de nacionalidad abarcamos la de las cosas y como tales sólo los buques y aeronaves son susceptibles de tener nacionalidad porque pueden tener un sinfin de actos jurídicos, como por ejemplo los relativos al estado civil de las personas, el testamento marítimo, actos relacionados con sus bienes, jurisdicción penal, por mencionar algunos y en los cuales no nos detendremos, ya que no son particularmente objeto de estudio en este trabajo.

Así también, la costumbre marítima ha atribuido a los buques una nacionalidad, costumbre que se ha insertado en los ordenamientos jurídicos.

Así pues los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar, Para tal fin ha sido muy común señalar que debe existir una "relación auténtica entre el Estado y el buque", sin embargo, este principio es uno de los más

controvertidos porque, ¿qué debe entenderse por "relación auténtica"?, o ¿cómo demostrar esa "relación auténtica"?

Ante tales interrogantes podemos manifestar que la relación auténtica entre el buque y el Estado se comprueba básicamente:

- . Acreditando que el buque es propiedad de un súbdito Nacional.
- . Por la contribución de la flota mercante a la economía nacional del país.
- . Por la contabilización de los ingresos y gastos por concepto del transporte marítimo, así como de las compras y ventas del buque, en las balanzas nacionales de pagos.
- . Por el empleo de Tripulación nacional en los buques;
- . Por la propiedad efectiva en el buque.(9)

(9) Salgado y Salgado, José Eusebio. Revista Multidisciplinaria. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Enep, Acatlán, Enero-Abril, 1984, No. 8, Pág. 43.

Por su parte el grupo de los 7, miembros también del Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial, (10) reiteró su opinión y estimó que los criterios decisivos son:

Contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee.

Que los ingresos y gastos del transporte marítimo, así como las compra-ventas de buques se contabilicen en la balanza de pagos al Estado cuyo pabellón portan los buques de una flota mercante determinada.

10) Grupo que fué convocado a petición de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su resolución 120 (v) que encargó a la Secretaría de la UNCTAD que: "convocara al Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial para examinar los estudios sobre la eliminación gradual de las operaciones de libre matrícula.

En términos generales este Grupo de Trabajo se reunió para estudiar y analizar las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una Relación Auténtica entre el Buque y el Pabellón de Matrícula. Y se reunió en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 6 al 10 de Febrero de 1978.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO INTERGUBERNAMENTAL ESPECIAL SOBRE LAS CONSECUENCIAS ECONOMICAS DE LA EXISTENCIA O INEXISTENCIA DE UNA RELACION AUTENTICA ENTRE EL BUQUE Y EL PABELLON DE MATRICULA ACERCA DE SU SEGUNDO PERIODO DE SESIONES. 10/B/784. 10/B/C.4./191. 10/B/C.4/AC.1/8. GINEBRA UNCTAD, 17 DE MARZO DE 1980 P.2.

. Que exista un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo pabellón porta. (11)

Como se puede observar este principio de "relación auténtica" es derivado de la situación especial del Estado y de las personas y cosas que se encuentran bajo su Imperio siendo en consecuencia un vínculo de Imperio.

Este principio de "relación auténtica", es tan importante que se han realizado estudios sobre las consecuencias económicas que puede ocasionar la existencia o inexistencia de una "relación auténtica" entre el buque y el pabellón de matrícula, tan es así que el Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial (12) ha rendido un informe sobre las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación auténtica entre el buque y el pabellón de

(11) Resolución aprobada por el Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial en su Quinta Sesión (de clausura), el 10 de febrero de 1978. Consecuencias Económicas de la Existencia o Inexistencia de una Relación Auténtica entre el Buque y el Pabellón de Matrícula, TD/B/C.4/177 TD/B/C.4/AC/1/3 Anexo pp 1 y 2. Ginebra, UNCTAD, 16 de marzo de 1978.

(12) Informe del Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial sobre las Consecuencias Económicas de la Existencia o Inexistencia de una Relación Auténtica entre el Buque y el Pabellón de Matrícula acerca de su segundo período de sesiones. Op. Cit. Pág. 14

matrícula.

Entre lo más importante de este informe cabe destacar los criterios de muchos participantes en que prefieren que no exista una verdadera relación auténtica entre el buque y el pabellón de matrícula, ya que es mucho más ventajoso para el naviero propietario del Buque, aunque esta posición plantea problemas para los países en desarrollo, ya que un tercio de la flota mundial ha preferido matricularse en países de libre matrícula beneficiándose en consecuencia dichos países y los desarrollados quienes están financiando con su capital el desarrollo de los países de libre matrícula, ya que, como los propietarios están protegidos por la barrera de los registros mercantiles de sociedades, en gran parte se desconoce quién es el propietario efectivo de estos buques. Así, mientras los armadores de los países desarrollados se llevan todas las ventajas sin asumir ninguna responsabilidad, los países en desarrollo no pueden ampliar sus flotas mercantes.

Entre las causas por las cuales los armadores, según este informe, prefieren no tener una relación auténtica con el pabellón de matrícula y en consecuencia preferir los países de libre matrícula,

caben destacar las siguientes:

- . El elevado costo de la mano de obra, que ha obligado a muchos países desarrollados de economía de mercado a transferir muchas de sus operaciones a países donde ese costo es más bajo.
- . El aspecto fiscal.
- . La imposición de los beneficios del transporte marítimo.
- . La posibilidad que los buques de libre matrícula ofrecen a los cargadores de obtener fletes más bajos.(13)

Ahora bien, qué pasa si no existe esa relación auténtica? qué efectos desfavorables o favorables puede ocasionar la no existencia de esa relación auténtica?

(13) IBIDEM, Pag 4

Lo que puede pasar si no existe esa relación auténtica es que:

- . No se ejerce un control administrativo adecuado de la inscripción de los buques.
- . De sus condiciones de navegabilidad (Esto lo diría "entre comillas" porque en la práctica se ha dado que los países en los que aparentemente no existe esa relación auténtica y adquieren embarcaciones, se cuidan muy bien de este aspecto).
- . Ni de las condiciones de empleo de la gente de mar.
- . Por otro lado, los ingresos procedentes de la explotación de estas flotas escapan al control monetario y fiscal, tanto del gobierno del país de origen como del gobierno del país de acogida. Como se puede observar esto por un lado es perjudicial para ambos países, pero por el otro es benéfico para el propietario del

buque.(14)

Asimismo, el Grupo de Trabajo Intergubernamental señaló que la falta de una relación auténtica entre el buque y el pabellón de matrícula ha ocasionado el rápido incremento del tonelaje bajo pabellones de conveniencia, dando lugar a un excedente de buques cisterna y graneleros. Así a principios del decenio de 1980 la falta de esa relación auténtica produjo los mismos resultados en las líneas regulares de navegación.

Como posibles soluciones en este informe la Secretaría de la UNCTAD o CONUCOD propuso la elaboración y adopción de una Convención Internacional sobre las condiciones y las normas relativas a la matriculación de buques bajo pabellones nacionales, que podría representar una solución realista para la crítica situación actual.(15)

(14) IBIDEM.

(15) Informe del Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial sobre las Consecuencias Económicas de la Existencia o Inexistencia de una Relación Auténtica entre el Buque y el Pabellón de Matrícula. OP. Cit. P.P. 13 y 14

Otra propuesta de solución fue la "creación de una disposición en la que se estableciera una jurisdicción y control nacional efectivo dando cierta flexibilidad que facilitara la cooperación internacional, por ejemplo en empresas mixtas como compañías de navegación de países en desarrollo."(16)

Hubo quienes propusieron la tributación como posible elemento de una relación auténtica que en opinión del representante de un país en desarrollo y de libre matrícula era imposible, en vista de las diferencias entre los sistemas económicos vigentes en los distintos países del mundo.(17)

En cuanto a los efectos favorables de la no existencia de una relación auténtica podemos decir que lo son para los países donde no existe, es decir, en los de libre matrícula y se pueden señalar, entre otros:

- . La creación de empleos para la gente de mar.

(16) IBIDEM, P. 12.

(17) IBIDEM, P. 18.

La obtención de considerables beneficios indirectos de su flota mercante, derivados, por ejemplo, de las remesas de los tripulantes y de la reparación de buques.(18)

Es interesante la afirmación que hace el representante de un país en desarrollo y de libre matrícula en el sentido de que en su país "existe una verdadera relación auténtica entre los buques y el pabellón de matrícula y en que el Estado ejerce un control efectivo sobre los buques, ya que no se pueden matricular buques que no pertenezcan en más del 50% a particulares o sociedades que hubieran sido creadas y que funcionaran conforme a la legislación del país."(19)

La simple posesión por extranjeros de acciones de una compañía naviera nacional no era un motivo de exclusión, ya que la compañía era una entidad jurídica independiente de sus accionistas.

(18) IDEM, P. 18.

(19) IBIDEM, P. 17

Ese representante expuso a grandes rasgos los requisitos establecidos en la legislación de su país para la inscripción de buques en el Registro Nacional de Matrícula de Buques y destacó que sin un título de propiedad no se podía matricular ningún buque en el registro nacional. No permitían la doble matrícula. Se refirió, asimismo, a las facultades que la ley otorga al ministro competente para dar al Jefe del Registro de Buques instrucciones de no abrir la inscripción de un buque cuando esa matriculación estuviese en contradicción con la política general aplicada por su gobierno.

También expuso los requisitos relativos a la dotación y certificación en vigor en su país y se refirió al acuerdo sobre tripulaciones celebrado entre la asociación nacional de armadores y los sindicatos locales por el que se regían los salarios y las condiciones de empleo de la gente de mar contratada en buques de pabellón nacional.(20)

Como se puede observar, en este país de libre

(20) IBIDEM, P. 17

matrícula existen una serie de elementos que darían lugar para establecer que existe una verdadera relación auténtica y, que no obstante ello, es un país de libre matrícula porque otorga ciertos beneficios que no es posible que se den cuando verdaderamente existe una relación auténtica. De ahí que, si bien es cierto que no hay una verdadera relación auténtica en el caso del país citado lo que sí podemos decir que existe es que la propiedad y control de las flotas corresponde a los nacionales del Estado de la matrícula.

Por otra parte, debemos reconocer, sin embargo, que existen también beneficios para los países en desarrollo ya que estos se benefician de las flotas de libre matrícula porque, por ejemplo, esas flotas proporcionan empleo a la gente de mar de dichos países. No obstante esto, considero que el problema es particularmente complejo para los países en desarrollo, pues la existencia de países de libre matrícula donde no existe una verdadera relación auténtica representa para los primeros países una competencia fuerte y desleal.

Una vez analizados estos puntos, sólo me faltaría señalar la importancia de la necesidad de que

exista una relación auténtica, pues bien, la necesidad de que ésta exista es para que haya una participación creciente y equitativa de los países en el tonelaje mundial del transporte marítimo, esta participación equitativa significa una participación en los beneficios resultantes de la propiedad de buques y no simplemente participación en las operaciones de las flotas, que exista una participación en los beneficios de la explotación del buque.

Es importante también, para que exista una responsabilidad efectiva en todas las esferas, con respecto a la seguridad de la navegación, y al empleo de la tripulación.

Otra de las causas por la que es importante la existencia de esa relación auténtica, es que de no existir se caería en la situación de un país en que su desarrollo estaría siendo financiado con capital de otros países, lo que conduciría a una monopolización de hecho sin regulación efectiva existiendo el peligro de que una flota constituida de esta forma llegue a controlar el transporte marítimo y comercio internacional, de ahí que sea necesario que los países de matrícula ejerzan efectivamente su jurisdicción y

autoridad. Además no debemos olvidar que la Ley para Promover la Inversión Mexicana y regular la Extranjera así como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en nuestro país, reserva entre otros renglones, de manera exclusiva a los mexicanos la pesca y el transporte marítimo.

Lo anterior, no quiere decir que la inversión del capital extranjero sea mala, sino todo lo contrario benéfica pero regulándola de tal forma que no interfiera en la soberanía del país de que se trate, de ahí la necesidad del Padrón de Abanderamiento Mexicano, que es mi objeto directo particular de estudio, que más adelante analizaremos.

I.2. POR QUE SE LE DA NACIONALIDAD AL BUQUE DE
ACUERDO CON LA CONVENCION DE LA ONU SOBRE
DERECHO DEL MAR.

Habiendo dejado establecido el concepto jurídico de buque y de nacionalidad es importante cuestionarnos ahora el por qué de la nacionalidad de un buque. Ya que como sabemos las empresas navieras adquieren sus buques, efectúan el comercio marítimo y realizan un sinnúmero de actividades, como podemos apreciar en el medio marítimo nos enfrentamos a una gran cantidad de actos derivados del buque, y recurrimos a nuestras leyes, a la doctrina, a la costumbre, la jurisprudencia, la práctica marítima, pero no nos percatamos en ese momento que toda esa labor no sería posible si el buque no tiene una nacionalidad, de ahí que nos preguntemos ahora por qué se le da nacionalidad al buque? Pues bien, de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, Artículo 91, concretamente se da la pauta para que se le dé nacionalidad a los buques, sin decir, sin embargo, los motivos claros o la utilidad o beneficio o como se le quiera llamar para que se le de nacionalidad al buque.

Así pues, decíamos, la Convención que casi repite textualmente lo establecido por el Artículo 50. del Convenio sobre Alta Mar(21) señala que:

- "1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón.

Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón."(22)

(21) Cervantes Ahuada, Raul. Op. Cit., p 80.

(22) IBIDEM p. 139

Como se puede apreciar dicha disposición contempla el principio de la Relación Auténtica, del cual hablamos en el inciso precedente, y el Sistema de la Ley Nacional para conceder nacionalidad a un buque, dicho en otros términos se está solicitando que cada País que llegue a ser Parte Contratante del Convenio establezca en su ley los requisitos para conceder la nacionalidad y que además y muy importante que el Estado ejerza efectiva jurisdicción sobre los buques que enarboles su bandera, como sucede hasta el momento en nuestro país, de ahí que haya considerado importante el tomar la Convención de la ONU sobre Derecho del Mar para establecer el por qué de la nacionalidad de un buque, considerando adicionalmente que nuestro país por supuesto es parte en dicha Convención.

Así pues, la nacionalidad se le concede a las embarcaciones para:

a) Garantizar el principio de la libertad de navegación, pues el buque se somete a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón porta.

b) Otorgar una serie de medidas de

protección a los buques por parte del Estado que les concede la nacionalidad".

"c) Imponer obligaciones especiales también por parte del Estado que concede la nacionalidad a los buques que portan su pabellón."(23)

Del primer principio del por qué se le concede nacionalidad a los buques podemos establecer que sin nacionalidad un buque, el Principio de la Libertad de Navegación sería obsoleto si consideramos que debido a la ausencia de soberanía en alta mar, se tendría por resultado un estado anárquico si los buques que navegan por dicho espacio no tuviesen una nacionalidad. Y gracias a ésta puede imperar el orden debido a que el buque se encuentra sometido al Estado cuyo pabellón ostenta, queda sujeto a cierta disciplina que se establece en las leyes y reglamentos del Estado de su pabellón. Por consiguiente, la libertad de navegación no se refiere a cualquier buque, sino sólo a

(23) Salgado y Salgado, José Eusebio. Revista Multidisciplina. México. Universidad Nacional Autónoma de México, EHEP. ACATLAN, enero-abril de 1984. Núm. 8, pp. 40-41.

aquellos que tienen una nacionalidad. De tal forma que la Ley del Estado a que el buque pertenece, se aplicará a todos los actos que tengan lugar a bordo del navío y que sean susceptibles de producir consecuencias jurídicas, aún y cuando el buque se encuentre en alta mar y en algunos casos, aún encontrándose en el mar territorial o puertos extranjeros.

En este mismo principio podemos señalar las normas de seguridad que el Estado impone a los buques que enarbolan su pabellón. Al efecto de que se dé el debido cumplimiento a tales disposiciones, se exige que los buques se vean sometidos a inspecciones periódicas.

La fiscalización de las actividades de los buques por parte de los Estados cuya bandera enarbolan es otra consecuencia importante que afecta los intereses generales, de la libertad de navegación, pues un Estado no puede permitir que se aproveche su nacionalidad para la realización de actos que atenten contra los derechos de los demás.

El segundo principio se refiere a todas aquellas medidas de protección que los Estados generalmente establecen en provecho de sus buques, es

decir, son aquellas medidas de un Estado tendientes a colocar en una situación especial a sus buques frente a aquellas naves que enarbolan otro pabellón.

Así pues, las disposiciones relativas a la pesca en aguas interiores, el mar territorial y en la zona económica exclusiva, así como las concernientes a la navegación de cabotaje, por lo común son de este tipo, pues normalmente serán actividades reservadas a las embarcaciones del país. Igualmente podemos encontrar disposiciones preferentes en materia de servicios portuarios, en materia de tarifas, las concernientes al transporte de determinados efectos y otras que se traducen en estímulos, como por ejemplo los fiscales, apoyos económicos y reservas de carga para la marina mercante nacional.

Por otra parte la nacionalidad otorga a la nave el derecho de acudir a la protección de su gobierno cuando sea necesario, lo que constituye un factor importante para lograr la seguridad de la navegación.

Finalmente, dentro del tercer principio del por qué se le concede nacionalidad a los buques tenemos

que consisten en obligaciones especiales que un Estado impone a sus buques, es decir, es la imposición de determinadas obligaciones por parte de un Estado a todos los buques que enarboleden su pabellón, ya sea a través de normas internas o de instrumentos internacionales.

Así, un Estado podrá prohibir a sus buques que comercien con determinados puertos extranjeros o hasta el mismo acceso a ellos.

Un Estado también puede imponer determinadas obligaciones a sus buques que resulten de las cláusulas establecidas en un Tratado, como por ejemplo: prohibirles la pesca de determinada especie en una zona de alta mar durante cierta época del año, obligarlos a someterse al reconocimiento de buques de guerra extranjeros cuando haya sospechas de que se dedican al tráfico de esclavos, como se señala en el Artículo 1º 22-B de la Convención sobre la Alta Mar y el Artículo IIO-b de la CONVEMAR.

Como podemos apreciar, todos estos principios están encaminados a garantizar la seguridad en la navegación, dar preferencia para su tráfico

internacional y en general, todo aquello que contribuya a cumplimentar las medidas de esta naturaleza.

Es partidaria en este sentido la Convención sobre el Derecho del Mar en varios Artículos como el 92(24) que se refiere a la condición jurídica de los buques al establecer el sometimiento a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbolan, también establece la prohibición, para el buque de no cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, a menos que se realice la transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. Se señala en el mismo Artículo, por otra parte, que un buque no puede usar dos o más pabellones utilizándolos a su conveniencia, ya que no podrá ampararse frente a terceros Estados en ninguna de esas nacionalidades, considerándose, además, como buque sin nacionalidad.

Posteriormente, se hace mención en la misma Convención que lo precitado no prejuzgará la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de las Naciones Unidas (ONU), de sus organismos especializados

(24) Cervantes Ahumada; Raul. Op. Cit. pp. 139 y 140

o del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y que enarbolan el pabellón de la Organización.(25)

Ahora bien, debemos contemplar que mientras que por una parte se explican las razones de por qué se les concede nacionalidad a los buques, por otra, esas razones producen deberes para el Estado que concede su nacionalidad, es decir, al conceder que ostenten su pabellón, el Estado tiene que cumplir con ciertos deberes para que ejerza de manera efectiva su jurisdicción y control en lo administrativo, técnico y social sobre dichos buques. Dichos deberes están contemplados en el Artículo 94 de la Convención a que nos hemos venido refiriendo aunque ya desde 1958 el Convenio de Ginebra sobre Alta Mar los señalaba en su Artículo 10 pero no tan ampliamente como el que a continuación reproducimos textualmente:

"1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón".

(25) IBIDEM. p. 140

"2. En particular, todo Estado:

"a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas y"

"b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque".

"3. Todo Estado tomará en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

"a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques.

"b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las

tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables.

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

"4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

"a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación.

"b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque: y

"c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación, conozca plenamente y cumpla los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

"5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para garantizar su observancia.

"6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

"7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas

debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación".(26)

Asimismo en los Artículos 98 y siguientes de la misma Convención se establece como deber para el Estado el exigir al Capitán de un buque que enarbole su pabellón que presten auxilio a las personas o buques que se encuentren en peligro. Todo Estado también debe tomar las medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos, el ejercicio de piratería, el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y todo Estado debe cooperar en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar.(27)

(26) IBIDEM pp. 140 y 141

(27) IBIDEM pp. 142 a 145

Por último, la multicitada Convención contempla como requisitos para que se le dé nacionalidad al buque el sistema de la ley nacional y el de la relación auténtica del cual hablamos en nuestro inciso anterior, los cuales nuestro país acepta, practica y reconoce al plasmarlos en el Artículo 92 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales y la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera que reserva el negocio marítimo a los mexicanos y sus empresas. Por lo que nuestro país cumple ampliamente lo dispuesto en la Convención de Las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982.

I.3. IMPORTANCIA DE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE

La importancia de la nacionalidad del buque podríamos resumirla diciendo en tres o cuatro líneas que es importante porque al tenerla sabemos a que país pertenece consecuentemente, sabremos a que jurisdicción se somete y a que derechos y deberes es acreedor ese buque, y de que Estado gozará protección.

Como dije al principio podríamos únicamente resumirla así, ya que tales conceptos abarcan en forma genérica todo lo que en detalle es importante y necesario no dejar de explicar.

De ahí que haya considerado necesario el dedicar un inciso que si bien es cierto no es abundante si trata de mostrar un panorama general de la importancia de dicha nacionalidad para un buque. Así, es importante que un buque enarbole un pabellón, porque de esta forma el Estado al cual pertenece velará porque los buques que enarboles su pabellón cumplan las reglas y estándares nacionales e internacionales aplicables como por ejemplo:

° Cumplir con las reglas y estándares, tanto nacionales como internacionales relativas al diseño, construcción, equipo y dotación de buques.

° El buque que enarbola un pabellón debe llevar a bordo los certificados requeridos por las reglas y estándares nacionales e internacionales. Estas reglas y estándares internacionales aplicables pueden estar establecidos por conducto de una organización internacional competente o de una conferencia diplomática, así como por las leyes y reglamentos que se hayan dictado de conformidad con alguna Convención.

° Si un buque que enarbola un pabellón comete una infracción a cualquier disposición legislativa, el Estado del pabellón ordenará una investigación inmediata e iniciará procedimientos respecto de la presunta infracción independientemente del lugar donde se haya cometido ésta.

También no sólo el Estado del pabellón puede ordenar una investigación en caso de una infracción cuando el buque se encuentra en un Puerto que no es de su Estado, sino que también puede hacer esa investigación cualquier otro Estado pero con

posterioridad deberá remitir al Estado del Pabellón el expediente de la investigación.

Es tan importante que un buque ostente una nacionalidad porque aún estando en ALTA MAR por el sólo hecho de tener una nacionalidad sabemos que no cualquier Estado tratará de imponer su jurisdicción sobre este buque, ya que "el hecho de que un barco posea su nacionalidad permite y obliga a los Estados a ejercer su jurisdicción y control en materia administrativa, técnica y social, sobre el mismo"(28)

Así pues, teniendo una nacionalidad el buque aún en Alta Mar se encontrará, excepto en los casos previstos en Tratados particulares, sometido a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón ostenta, este es el principio conocido como "competencia exclusiva del pabellón".(29) Ya que debido a la ausencia de soberanía

(28) Seara Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público. México, Editorial Porrúa, S.A., 1983, décima edición, pp. 251 y 252.

(29) Pueden señalarse con respecto a los navíos de comercio, dos excepciones al principio de competencia exclusiva del Estado de pabellón:

"Derecho de Aproximación. Los navíos de guerra de cualquier Estado tienen el derecho de detener los barcos de comercio de cualquier nacionalidad que les infundan sospechas, con el fin de verificar la nacionalidad de ese navío. Las únicas razones que de acuerdo con las disposiciones de la citada Convención de Ginebra, pueden justificar la detención de un barco extranjero son: ...

en Alta Mar se tendría por resultado un estado anárquico si los buques que navegan por dicho espacio no tuviesen una nacionalidad.

... I. Que haya sospecha de que se dedica a la piratería.

II. Que se sospeche que se dedica al tráfico de esclavos: si las sospechas se revelan infundadas y el barco detenido no ha hecho nada que las justificara, se deberá indemnizarlo por los daños y perjuicios que se le hubiesen ocasionado.

. La Persecución Continua. Esta institución consiste en la persecución de un barco extranjero cuando, encontrándose en las aguas jurisdiccionales de un Estado, las autoridades de éste juzgan que hay razones suficientes para pensar que ha violado sus leyes y reglamentos. Las condiciones de validez de La Persecución Continua son los siguientes.

- I. Que en el momento que se ha dado la orden de detención, el barco sospechoso o uno de sus botes se encuentre dentro de las aguas territoriales del Estado a que perteneciere el barco que le ha dado la orden.
- II. Que si el barco sospechoso se encuentra en la zona contigua en vez de aguas territoriales, la persecución haya sido emprendida por causa de violación de los derechos para cuya protección ha sido establecida la zona contigua.
- III. Que si la persecución ha sido iniciada en las aguas territoriales o en la zona contigua, no sea interrumpida en la zona contigua o en alta mar.
- IV. La persecución continua se interrumpe tan pronto como el navío perseguido entre en las aguas territoriales de su propio Estado o de un tercero.
- V. El derecho de persecución continua sólo puede ser ejercido por barcos de guerra o aeronaves militares, o por otros barcos o aeronaves al servicio del gobierno especialmente autorizados para ello.

El contar con una nacionalidad para la embarcación es contar con varias ventajas, porque puede por ejemplo reclamar protección diplomática y consular del Estado que le ha otorgado su nacionalidad, es decir, tendrá el amparo del Estado que lo abanderó.

Como se puede observar, nadie puede negar la importancia que tiene la nacionalidad del buque, es tan importante que un buque la tenga porque ésta nos va a dar la pauta a seguir, tanto en tiempo de guerra, como en tiempo de paz. En el primer caso definirá la conducta a observarse por las potencias beligerantes y las neutrales.(30)

En el segundo determinará la aplicación de las leyes del Estado a que el buque pertenece en las diversas relaciones de Derecho público o privado.

(30) Un ejemplo, "es la facultad de los buques de guerra de detener en alta mar a aquellos navíos que enarbolan indebidamente su bandera, de conducirlos a puerto e imponerles el castigo que señalen sus leyes.

Como es lógico, también el Estado a que el buque pertenece puede imponer sanciones por el hecho de que se enarbola una bandera extranjera.

Por consiguiente, en el caso de usurpación de pabellón el buque infractor se puede ver sancionado por dos Estados diferentes: el propio y aquél cuya bandera enarbó indebidamente"

Sobarzo Loaiza, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. México, Editorial Porrúa, S.A., 1985. Segunda Edición, p. 327.

También es importante que un buque tenga una nacionalidad porque gracias a esta puede imperar el orden, ya que, al implicar sumisión de cada buque a un Estado determinado, se encuentra sometido a un control por parte del mismo. En tales circunstancias, los buques están sujetos a cierta disciplina que se establece en las leyes y reglamentos del Estado de su pabellón.

Es tan importante la Nacionalidad de un buque que produce consecuencias que la doctrina suele dividir en tres grandes grupos:

- Consecuencias que trascienden a los intereses de la comunidad internacional.
- Consecuencias proteccionistas.
- Y consecuencias que imponen obligaciones especiales.

Las primeras afectan de tal manera los intereses de la comunidad de naciones que la nacionalidad se vuelve indispensable para la libertad de navegación.

Entre tales consecuencias podemos señalar que la Ley del pabellón, o sea la Ley del Estado a que el buque pertenece, se aplicará a todos los actos que tengan lugar a bordo del buque y que sean susceptibles de producir consecuencias jurídicas. Por consiguiente se aplicará tanto la legislación civil como la penal del Estado de referencia cuando el buque se encuentre en Alta Mar y, en algunos casos, aún encontrándose en el mar territorial o puerto extranjero. (31)

(31) En un famoso fallo dictado en el siglo pasado por un tribunal inglés en el asunto "Regina vs. Lesley" se puso de relieve en materia de legislación y penal el caso de un acto cometido a bordo de un buque, que es considerado delictivo según sea el espacio en que el buque se encuentre, y que para mayor referencia resproduzco a continuación:

En 1860 el Capitán Lesley a cargo del buque inglés THE LOUISA BRAGINTON, contrató con el gobierno chileno el traslado de Valparaíso a Liverpool de unos prisioneros políticos que habían sido desterrados del país.

Ellos fueron obligados a subir a bordo por soldados chilenos y luego llevados a Liverpool en cumplimiento de lo establecido en el convenio. Ya en Inglaterra los chilenos presentaron una denuncia contra Lesley.

El tribunal sostuvo que no había delito que perseguir por cuanto a los actos realizados en aguas chilenas, pues presuponía que los actos del gobierno hacia sus súbditos habían sido apegados a derecho, que presuponía que el gobierno podía justificar todo lo que había hecho dentro de su propio territorio y, por consiguiente el acusado podía justificar su conducta ahí al haber actuado como agente y bajo la autoridad del citado gobierno. Sin embargo, se le encontró culpable al Capitán por los actos realizados fuera del territorio chileno, señalando el tribunal que "un buque inglés en alta mar, fuera de cualquier territorio extranjero, está sujeto a las leyes de Inglaterra y las personas, nacionales o extranjeras a bordo de tal buque están tan sujetas al derecho inglés como lo estarían en suelo inglés". Se configuró, por lo tanto el delito de privación ilegal de la libertad desde el momento en que el buque salió de la jurisdicción chilena.

Por lo que respecta a las consecuencias proteccionistas y las que imponen obligaciones especiales nos hemos referido a ellas en nuestro inciso I.2 que concretamente podríamos decir explican básicamente el por qué se le otorga nacionalidad al buque, de acuerdo con la Convención de la ONU, y que al mismo tiempo demuestra la importancia de la nacionalidad del buque sin dejar de reconocer que todo este inciso al que nos hemos venido refiriendo puede ser considerado como otra de las causas por las que se le da nacionalidad al buque, pero dentro de un panorama general.

Para concluir con este inciso tenemos que es tan trascendental que un buque posea una nacionalidad que de no tenerla los buques, serían objeto de un trato riguroso por parte de la comunidad internacional, como por ejemplo:

- ° Cada potencia marítima sería libre de visitarlo e inspeccionarlo, de dirigirlo a un puerto propio con objeto de llevar a cabo ulteriores y minuciosos registros del equipaje de los pasajeros y de la carga.

- ° Asimismo, serían objeto de la confiscación del buque y de la carga si se establece tal pena en el Estado que pretendiera llevarla a cabo, pues el buque no podría acudir a Estado alguno en busca de protección.

En nuestro país, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos excluye toda posibilidad de que buques sin nacionalidad lleguen a puertos mexicanos, pues se señala en forma expresa que aquéllos estarán abiertos a la navegación de los buques de TODOS LOS PAISES (Art. 34), es decir, a los buques con una nacionalidad.

Por otra parte, un buque sin nacionalidad difícilmente podrá presentar los documentos exigidos por la Ley para que se le otorgue permiso de entrada a puertos (Arts. 36 y 37 de la misma Ley).

Así también la disposición consignada en el Artículo 59 del ordenamiento invocado presupone el requisito señalado al establecer que "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"

Claro ejemplo del trato que se puede dar a los buques sin nacionalidad lo proporciona el fallo del Consejo Privado Británico en el caso "Nain Molvan vs. Attorney General For Palestine", cuyas circunstancias del caso el autor Alejandro Sobarzo(32) nos narra de la siguiente forma:

"En 1946, el "Asya", buque que navegaba desde un puerto francés hacia Palestina con varios centenares de inmigrantes ilegales a bordo, al ser visto por el buque de guerra inglés, no enarbolaba bandera, pero después izó una bandera turca. Al no dar respuesta a las señales por medio de las cuales se le pidió su destino, se envió un grupo en un bote para que hiciera la averiguación correspondiente. Al llegar éste, se substituyó la bandera turca por una sionista. En virtud de que se trataba de una bandera de Estado alguno y no llevaba documentos que comprobaran que tuviese derecho a enarbolar la bandera turca, el "Asya" fue conducido a puerto por el buque inglés y, con

(32) Sobarzo Loaiza, Alejandro. Op Cit. pp. 331 y 332.

posterioridad, se adjudicó al Gobierno de Palestina. El fallo de la Suprema Corte de Palestina fue confinado por el Consejo Privado. En esta última sentencia acertadamente se señala que la libertad de los mares es una libertad de los buques que enarbolan y tienen derecho a enarbolar, la bandera de un Estado que está dentro de la comunidad de naciones!"

De lo anterior, podemos decir que un buque en tales circunstancias no podrá exigir la protección de ningún Estado, ni Estado alguno podrá sostener la violación de principio alguno de Derecho Internacional con la captura del buque -de así ocurrir-.

Además de no contar con dicha nacionalidad existiría como régimen y ley la voluntad y capricho de cualquier Estado, inclusive, la del mismo Capitán, en consecuencia pues, es muy importante que el buque cuente con una nacionalidad pero sólo una de lo contrario el buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades, como vimos en el ejemplo anterior, frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad(33)

(33) Artículo 92 fracción II de la Convención sobre Derecho del Mar.

Tan importante es lo antes señalado, como también lo es la llamada "Usurpación de Pabellón" que consiste en el hecho de enarbolar una bandera que no es la del Estado al que el buque pertenece y sin tener la autorización para ello.

Lo anterior está tipificado en el Derecho Internacional como delito y se da la facultad a los buques de guerra de detener en Alta Mar a dichas embarcaciones que así ostenten una bandera, y por supuesto también el Estado al que realmente pertenece el buque puede imponerle una sanción por ostentar una bandera que no le pertenece.

Sólo en un caso permite el derecho Internacional el empleo de una bandera que no corresponde a la de la real nacionalidad del buque y es cuando se utiliza como medida de astucia durante una guerra.

Con esta medida se debe tener mucho cuidado, de ahí, que esta sea una medida que deberá ser ocasional y sólo frente a un peligro inminente. Asimismo, si bien es cierto que esta medida tiene reconocimiento internacional, no significa, sin

embargo, que el Estado a que el buque pertenece recomiende a su buque que se valga sistemáticamente del pabellón de un Estado neutral en caso de guerra.

En nuestro país, lamentablemente no existe legislación que sancione a los buques extranjeros que enarboles pabellón nacional en alta mar sin que lo hagan como ardid en caso de guerra. De ahí, que en opinión de la doctrina Marítima sólo se podría aplicar una sanción si el buque citado entrara al mar territorial de nuestro país, siendo aplicables ante tales circunstancias el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, que señala que cualquier infracción al Reglamento no prevista en forma expresa, será castigada con multa.

Y el Código Penal para el Distrito Federal, que se aplica en toda la República para los delitos de la competencia de los Tribunales Federales que señala prisión y multa para quienes hagan uso indebido del escudo, insignia o himno nacionales.

Con lo anterior, considero se presenta un panorama si no amplio sí lo más explícito posible para

dejar establecida la importancia que presenta la
Nacionalidad del Buque.

CAPITULO II

NACIONALIDAD DEL BUQUE EN MEXICO

II.1 COMO SE OBTIENE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE EN MEXICO Y LA FUNCION QUE DESEMPEÑA EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL SOBRE EL PARTICULAR.

Desde principios del siglo XIX se ha reconocido a cada Estado su libertad para establecer los requisitos bajo los cuales concederá su nacionalidad a los buques, o sea que se deja al derecho interno de cada Estado, esta decisión estableciéndose desde entonces el SISTEMA DE LA LEY NACIONAL, sistema que ha recibido reconocimiento expreso en diversos convenios, tal es el caso del Tratado de Comercio y Navegación suscrito entre México y Japón en 1924 que estableció en su Artículo XVI que "Todos los navíos que según las leyes mexicanas, son considerados como navíos mexicanos y todos los navíos que según las leyes japonesas son considerados como navíos japoneses, se considerarán respectivamente, en cuanto concierne a la aplicación de este Tratado, como navíos mexicanos y

japoneses"(1)

No obstante lo anterior, existe un límite a esta facultad y que aparentemente era aceptado por todos los países y era que una vez que el Estado había otorgado su nacionalidad a un buque, otros Estados no podían otorgarle la suya mientras siguiera aquél conservando su nacionalidad anterior. Esta limitación es lógica y aceptable, ya que de no haberse aceptado, un país en un determinado momento no hubiera estado en condiciones de saber qué buques enarbolaban su bandera y, por otra parte, se fomentaría la doble nacionalidad, causando con ello problemas graves a la navegación internacional.

Este sistema de la LEY NACIONAL ha dado lugar a crear una cierta división entre gobiernos y entre tratadistas pretendiendo establecer para los Estados una serie de condiciones para que concedan su nacionalidad a los buques. "Esa corriente se puso de relieve en la elaboración de los proyectos de la Comisión de Derecho Internacional relativos al Derecho

(1) Podemos mencionar también los Tratados suscritos con Gran Bretaña en 1826 (Art. 7), con Italia en 1890 (Art. XX), con el Salvador en 1893 (Art. XV), con Dinamarca en 1910 (Art. 4º) entre otros.

del Mar la cual quedó confirmada en la Conferencia de Ginebra y se plasmó en el Artículo 5 de la Convención sobre la Alta Mar, que exige la existencia de una relación auténtica entre el Estado y el buque. La misma exigencia se contempla en el Artículo 91-1 de la CONFEMAR, como se observa estos instrumentos incorporaron una limitación al sistema tradicional."⁽²⁾

Anteriormente mencioné el Sistema establecido por la Convención sobre la Alta Mar, la cual concretamente en su Artículo 5° estipula que: "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 derecho a enarbolar su bandera". Se establece también que los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Como se observa la Convención aquí recoge el SISTEMA DE LA LEY NACIONAL, agregando en el mismo Artículo que: "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

(2) SOBARZO LOAIZA, ALEJANDRO. Op. Cit., p. 333.

buques que enarboles su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social"(3)

Visto el vínculo de la nacionalidad a nivel internacional ahora es necesario explicar cómo un buque adquiere la nacionalidad en México. Así, un buque será considerado como mexicano por disposición de la Ley, y de acuerdo con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo Artículo 90 concretamente un buque será considerado mexicano si:

" I. Es abanderado como tal con sujeción a la presente ley."

" II. Es abandonado en aguas de jurisdicción nacional. "

" III. Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas."

" IV. Los capturados a enemigos, considerados como buena presa. "

(3) IBIDEM. pp. 333 y 334

" V. Los que sean propiedad del Estado. (4)

Las embarcaciones comprendidas en las Fracciones I, III, IV, V serán matriculadas y abanderadas de oficio," indica el Artículo en su última parte.

La fracción I establece "Ser abanderado o matriculado como tal con sujeción a la presente ley" lo que quiere decir que basta cumplir con los requisitos que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para que sea considerado como mexicano lo cual quiere decir en estricto sentido, por ejemplo que si un buque no es matriculado o no se ha practicado visita de inspección naval previamente a su abanderamiento no será considerado como buque mexicano.

Para que sea abanderado o matriculado como mexicano debe cumplir con los siguientes requisitos que establece la ley:

". Ser matriculado, en alguna capitania de

(4) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Artículo 90. Código de Comercio. México, Editorial Porrúa, S.A. 1987, p. 507.

puerto del litoral en el que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud de su propietario o naviero."(5)

En la práctica marítima, este requisito se cumple presentando una solicitud de matrícula en el que se establece:

- . Que la Empresa es propietaria del buque "Y".
- . Se debe indicar a que tipo de tráfico se dedicará.
- . Se deben señalar las características de la embarcación.
- . Se pide a la Dirección General de Marina Mercante gire las instrucciones necesarias para que la embarcación sea abanderada en el Puerto de Veracruz, por ejemplo.

(5) IBIDEM. Artículo 88. p. 507

Esa matrícula del buque deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.

Así también, se solicita ante dicho Registro la inscripción del buque.

Si se trata de embarcaciones adquiridas en el extranjero y que se desea abanderar como mexicanas se debe de cumplir con los siguientes requisitos:

- Solicitar autorización a la Dirección General de Marina Mercante para adquirir la embarcación.

El Artículo 93 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que "para los efectos del abanderamiento y en su caso, matrícula, la adquisición de buques en el extranjero por armadores o navieros mexicanos, se sujetará a la previa opinión de la Secretaría de Marina, (actualmente es ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes) la que podrá oponerse, cuando las embarcaciones carezcan de las condiciones necesarias

para garantizar la seguridad y correcta operación, o cuando los astilleros establecidos en el país tengan capacidad de construir embarcaciones de características adecuadas para el tráfico a que pretendan destinarse las de importación."(6)

Una vez autorizada la adquisición de la embarcación se deberán cumplir con los requisitos que solicitará la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como son: el permiso de importación definitivo, factura o comprobante de propiedad de la embarcación, copia del documento por el que se autorice la dimisión de bandera del país de origen.

Al quedar cumplimentados tales requisitos se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional el título por el cual se adquiere la embarcación así como la matrícula de la cual hablamos en líneas anteriores.

(6) IDEM, Artículo 93 Bis.

Una vez realizado este paso, esos buques que se adquirieran en el extranjero deberán:

(i) abanderarse provisionalmente ante la Autoridad Consular Mexicana del puerto de salida, (ii) el cónsul expedirá un pasavante de navegación directa hasta el puerto nacional que haya elegido el propietario para su matrícula definitiva, (iii) El cónsul que expida el pasavante de navegación tiene obligación de dar aviso inmediatamente a la Secretaría de Marina, dice la Ley, pero es a la Dirección General de Marina Mercante, enviando copia del pasavante y del rol de la tripulación, así como de los certificados de seguridad de cubierta y máquinas. Ese pasavante será válido hasta el puerto nacional en que deberá matricularse.(7)

Una vez que llega al puerto nacional se lleva a cabo el abanderamiento definitivo.

(7) IDEN. Artículo 94.

a este respecto la Ley no dice en qué consiste el abanderamiento del buque, pero el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, dice que, el abanderamiento consiste:

- (a) 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.
- (b) 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 =X= cuyo Puerto de matrícula

es =Y= 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".

Enseguida se iza la bandera nacional y se levanta el acta correspondiente, que suscribirán todos los concurrentes.

- . 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.
- . Desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación, deberá ser tripulada por mexicanos por nacimiento. (8)

(8) Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales. Artículos 18 y 19. Publicado en el "Diario Oficial" de agosto 2 de 1946.

(Fundamentos jurídicos Artículo 32
Constitucional, 20 BIS, 94 y 146 de la Ley
de Navegación y Comercio Marítimos)

Cumplidos estos requisitos de matrícula y
abanderamiento establecidos por la ley el buque será
considerado mexicano como lo establece la Fracción I
del Artículo 90 de la Ley de Navegación y Comercio
Marítimos.

La fracción II del mismo Artículo establece
que serán considerados también como buques mexicanos:

"Los abandonados en aguas de jurisdicción
nacional".

Para establecer cuando procede la disposición
de este Artículo tenemos que remitirnos al Artículo 86
bis de la misma Ley que establece que:
"Independientemente del abandono de una embarcación

. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 32.
México. Editorial Porrúa, S.A., 1987. P.

. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Artículos 20 Bis, 94 y 146. Op. Cit.,
pp. 493, 508, 509 y 518

realizado en garantía en favor de acreedores o con traslación de dominio a la aseguradora, situaciones que para nuestros efectos no nos sirven, el abandono de una embarcación en favor de la Nación tendría lugar:

"I. Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de cinco días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre o de abandono respectivo."

"II. Cuando fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días."

"III. Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas concedidas, sin que la embarcación sea puesta en servicio."

"IV. Cuando quedare varada o se fuere a pique, en los casos a que se refiere el Artículo anterior sin que se lleven al cabo las maniobras necesarias para su salvamento." (9)

(9) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS Op. Cit., p. 506.

Esta declaratoria de abandono en favor de la Nación, es prerrogativa del Ejecutivo Federal y en consecuencia, podrá ejercerla o exigir la remoción de una embarcación o de sus restos, en los casos mencionados.

Por su parte el Artículo 217 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que:

" Se considerará abandonada una embarcación:

- I. Cuando así lo declare el propietario ante las autoridades marítimas respectivas.
- II. Cuando permanezca en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de cinco días, sin que se solicite la autorización de amarre o de abandono respectivo.
- III. Cuando fuera de puerto, permanezca sin hacer operaciones y sin tripulación durante un plazo de treinta días, sin que se solicite la autorización

respectiva de amarre o abandono.

IV. Cuando hubieren transcurrido los plazos y prórrogas a que se refieren el Artículo 215 (plazo de amarre) sin que la embarcación sea puesta en servicio.

V. Y cuando dentro de los límites de un puerto quedare varada o se fuere a pique sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento, dentro del plazo y en las condiciones que determine la capitania de puerto."(10)

De lo anterior, podemos observar que ambas legislaciones consideran el hecho de que permanezca en puerto:

- . Sin hacer operaciones.
- . Sin tripulación
- . Durante un plazo de cinco días naturales.

(10) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. ARTICULO 217. MEXICO, EDITORIAL PORRUA, S.A. 1987. pp. 109 y 110 16ª Edición

. Y sin que se solicite la autorización de amarre o abandono respectivo.

Lo que origina que cualquier embarcación extranjera colocada en este supuesto causará que se le considere abandonada en favor de la Nación y por lo tanto, a que se le considere buque mexicano, por así señalarlo la Ley. Pero sin olvidar por supuesto que la declaratoria de abandono en favor de la Nación, es prerrogativa del Ejecutivo Federal y en consecuencia, podrá ejercerla o exigir la remoción de una embarcación o de sus restos, en los casos mencionados. Por lo tanto, se dictará un decreto de abandono de la embarcación en favor de la Nación siempre y cuando se coloque dentro de los supuestos ya señalados.

III. "Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas", señala la Ley -a que nos hemos estado refiriendo- que también serán considerados como buques mexicanos.

Es importante señalar al respecto, que la Ley es oscura ya que únicamente se limita a decir que las embarcaciones que se encuentren en este supuesto serán matriculadas y abanderadas de oficio, pero no dice cómo

proceden con este trámite, tampoco establece con claridad en qué momento el buque es considerado mexicano. Ante este silencio de La Ley se puede desprender que pueden serlo con el decreto de expropiación que se expida, o bien, en el momento en que se cumplan los requisitos de matrícula y abanderamiento de los buques, si es que tienen que efectuarlos.

En la práctica se ha dado que se consideran como mexicanos a partir de que el Decreto surte sus efectos en la forma prevista en el Artículo transitorio del Diario Oficial de la Federación, y que generalmente es al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Pero ante tal situación, aquí cuestiono: ¿Qué tan válido es esto? Cualquiera diría que es válido por la simple y sencilla razón de que así lo está estableciendo el Estado. o quiere decir entonces que el Estado no tiene que seguir el trámite de matrícula y abanderamiento? ¿únicamente porque es Estado?. ¿o de qué manera cumple el Estado con la matrícula y abanderamiento de los buques que adquiere de esta forma? Ante este silencio de la Ley, en la práctica a

lo más que se ha llegado es a dictar un decreto de expropiación o incautación pero no se habla más, es decir, no dice si el Estado matriculará y abanderará de oficio como se regula en la Ley.

Como se puede observar, es un supuesto contemplado en la ley de una manera general y muy a la ligera -porque no decirlo- pero el legislador se olvidó de la práctica, de la realidad en la que pueden suceder los hechos menos imaginables, tan es así que se ha dado el caso de dictar decretos de expropiación de buques sin que se cumplan al menos con los requisitos de expropiación y lo que es peor, se dictan decretos de expropiación cuando en realidad lo que procede son decretos de abandono, de ahí la importancia pienso yo, de que el legislador hubiera sido más preciso al contemplar estas figuras. Consecuentemente, considero se deben contemplar en las futuras adiciones a la Ley esta situación, para evitar las confusiones que se han suscitado en la práctica, no obstante estar regulada esta figura por la Constitución Política y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por otra parte, dice la Ley "Los incautados o ...",

Para que se considere mexicano el buque incautado debe emitirse según entiendo algún oficio o decreto que establezca esta incautación,

Pero, ¿basta con un simple decreto o tiene que ir seguido del trámite de matrícula y abanderamiento?

Lo anterior, encuentra su respuesta en el mismo Artículo 90 de la Ley citada en su último párrafo al disponer que "las embarcaciones comprendidas en las fracciones I, III, ... serán matriculadas y abanderadas de oficio".

Razón por la cual las autoridades mexicanas que incauten una embarcación tienen que efectuar el procedimiento de matrícula y abanderamiento de las embarcaciones.

Curiosamente la incautación es uno de los dos únicos casos de excepción que la doctrina, considera en que un Estado puede conceder su nacionalidad sin que el buque haya perdido la que tenía con anterioridad, es decir, es el caso de la captora del buque en caso de

guerra y cuando la legislación nacional establece el dominio de la embarcación por una grave violación a sus ordenamientos, realizada en aguas interiores o en su mar territorial, o sea, la incautación propiamente dicha (11)

Como podemos observar, las autoridades marítimas pueden incautar un buque extranjero sin temor en caer en la violación del principio de "que un buque no puede tener dos o más nacionalidades", ya que como hemos explicado es la incautación un caso de excepción que se considera que un Estado puede conceder su nacionalidad sin que el buque extranjero haya perdido la que tenía con anterioridad. Veámoslo con un ejemplo para entenderlo mejor.

Supongamos que nuestras autoridades marítimas proceden a incautar un buque extranjero, o sea con otra nacionalidad, y cumpliendo con lo que dispone la ley aludida lo matriculan y abanderan de oficio pero no debemos olvidar que todavía tiene otra nacionalidad, esto para nuestras leyes y nuestro país esta bien, ya que se está cumpliendo con lo que aquí se dispone

(11) SOBARZO LOFIZA, ALEJANDRO. Op. Cit., P. 329

pero... ¿y las leyes del país a que el buque pertenece? ¿acaso no tiene derecho a recordarle al gobierno mexicano que ese buque enarbola otra nacionalidad?

Como se aprecia, sólo en la incautación se puede conceder una nacionalidad sin que el buque haya perdido la que tenía con anterioridad.

Por otra parte, serán considerados buques mexicanos reza la fracción IV del mismo Artículo: "Los capturados a enemigos, considerados como buena presa."

Esta fracción, si nos damos cuenta es el caso concreto de excepción que la doctrina considera en que un Estado puede conceder su nacionalidad sin que el buque haya perdido la que tenía con anterioridad, porque como lo mencionamos anteriormente cuando apunté esta excepción (12) es el caso de la captura del buque en caso de guerra.

Aquí en esta fracción, es cierto que no dice guerra en ningún lado pero si dice... enemigos y cuándo

(12) VID. SUPRA p.-70 Nota (11)

se tiene enemigos? pues sólo en caso de guerra (aunque en la actualidad también en tiempo de paz pero bueno...) Decíamos es una posición muy delicada la que se presenta aquí porque si bien es cierto que la Doctrina lo permite, se está dando lugar a la doble nacionalidad, ya que si es capturado el buque de un enemigo, de un país cualquiera, el buque será considerado mexicano, aún teniendo otra nacionalidad.

Este derecho de presa marítima, tal como se encuentra estructurado en la actualidad es el derecho que los beligerantes tienen de capturar los navíos de comercio enemigos, o los neutrales cuando éstos han violado las leyes de guerra, respecto al bloqueo, al contrabando de guerra, por citar algunos, y de apoderarse de las mercancías privadas que transportan.

El buque neutral sospechoso de auxiliar al enemigo suele ser objeto de reconocimiento minucioso en puerto del pabellón beligerante y, del mismo resulta, o bien su libertad o su culpabilidad, de la que se sigue la declaración como buena presa, previo procedimiento judicial conforme a las normas rutinarias estatuidas previamente por el gobierno del buque captor. Es decir, para que la presa sea legal debe someterse a

consideración de los tribunales de presa, de carácter nacional y con sede en el territorio del estado que ha realizado la presa o de sus aliados.

Por otra parte, se debe mencionar que en principio está prohibida la destrucción de las presas, excepto en casos muy especiales, y el captor debe conducir las a uno de sus puertos.

Si la presa hubiera sido destruida con anterioridad a la declaración de inocencia, el gobierno captor debe una indemnización al respecto, y sólo en este caso se da la indemnización.

El derecho de presa puede ser ejercido en alta mar o en las aguas territoriales de los beligerantes, nunca en las aguas de los neutrales, a no ser que éstos hubieran permitido que sus aguas se utilizaran de modo contrario a lo dispuesto por las Leyes de neutralidad.

En caso de que una presa se haya afectado en aguas neutrales, quien debe presentar la protesta ante el captor es el estado neutral.

Los barcos que no pueden ser capturados son los de pesca costera, los barcos hospitales, los barcos correo, los que han sido encargados de misiones científicas. (13)

V. Los buques que sean propiedad del Estado, dice esta fracción se consideran buques mexicanos.

Los buques que sean propiedad del Estado... mientras más repito esta fracción más me cuestiono si un buque PROPIEDAD del Estado no es considerado buque mexicano entonces que bandera enarbolará? una extranjera? sería absurdo porque entonces dónde estaría la seriedad del Estado? bonito se vería un buque PROPIEDAD del Estado enarbolando una bandera que no es de su propio Estado.

En fin, dejando a un lado esta reflexión que me inquietaba el dejar de mencionarla, pasemos ahora sí al punto central.

(13) Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo. Tomo 1. Editorial Cadf, Barcelona, España, 1988, p. 126.
• Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, S.A., México, 1982. Octava Edición. p. 366.

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 del carácter estatal del armador.

Así pues, la Doctrina ha distinguido dentro de los buques propiedad de los Estados entre buques destinados a fines específicamente estatales como los buques de guerra, (14) de policía marítima, de investigación científica y los buques del Estado dedicados al tráfico marítimo, o sea buques mercantes del Estado. (15)

(14) "Buque de Guerra. Para los efectos de derecho del mar, se entiende por "buque de guerra" todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de las naves de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de este Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina corriente en las fuerzas armadas. Esta definición es la que recogen tanto el Texto Integrado Oficioso para fines de Negociación en su Artículo 29 como la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar."

Vargas A., Jorge *Op. Cit.*, pp. 52 y 53

(15) "Por buque mercante debe entenderse la embarcación que se encuentra destinada al tráfico comercial marítimo y por ende, sujeta a las normas del derecho comercial marítimo. Para los Mercantilistas, la expresión "buque" lleva siempre implícito el calificativo de mercante. El buque mercante se caracteriza porque es la única entidad jurídica a la cual se aplican las normas del derecho comercial marítimo."

IBIDEM p. 54

Los buques de la primera categoría, o sea, los que se encuentran destinados a fines específicamente estatales específicos NO comerciales "gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera, Artículos 8 y 9 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar, a esta regulación los tratadistas del Derecho Internacional se han mostrado partidarios, ya que son de la opinión unánime de que estos buques del Estado que se encuentran destinados a un servicio oficial no comercial gozan en alta mar de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera y el caso típico es el de buque de guerra, sin embargo, se han suscitado controversias sobre si estas inmunidades también las deben disfrutar los buques del Estado que se dedican a fines comerciales.

Al respecto, la opinión mayoritaria se inclina a favor de la tesis que sostiene que el régimen de las inmunidades sólo debe aplicarse a los buques del Estado que no desarrollan actividades comerciales y esta postura es la que se recoge por la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar.

México, por su parte se adhirió a dicha

Convención, cabe recordar, sin embargo, que nuestro país al ratificar esta Convención 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."(16)

Reserva que en opinión de Cervantes Ahumada es correcta porque todos los buques en Alta Mar, sólo pueden estar sometidos a la jurisdicción del país de su bandera.

Al respecto debemos mencionar que si la posición de Cervantes Ahumada fuera la correcta, precisamente haría injusto el tráfico marítimo comercial si a los buques propiedad del Estado dedicados al Comercio se les dan esas inmunidades.

De ahí que se haya firmado y aprobado el

(16) CERVANTES AHUMADA, RAUL Op. Cit. P.

Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas concernientes a las Inmunidades de los Buques del Estado, firmado en Bruselas el 10 de abril de 1926 con un Protocolo de Modificación de 1934.

En dicho convenio se estipula que para gozar de dicha inmunidad se requiere que estén adscritos a los fines propios del Estado, de tal manera que aún y cuando México haya hecho la reserva al Artículo 9º del Convenio de 1958 anteriormente citado resulta irrelevante, pues El Estado que reconoce el principio anterior podrá apresar y embargar los buques de PEMEX o NAVIMIN por citar algunos que son propiedad del Estado destinados al Comercio.

Hecha la anotación anterior, tenemos que un buque del Estado es considerado buque mexicano sea cual fuere la categoría a la que pertenezca y serán matriculados y abanderados de oficio, aquí también la Ley es omisa respecto a si se sigue un trámite especial de matrícula y abanderamiento del buque ya que sólo dice que serán matriculados y abanderados de oficio sin establecer trámite especial alguno para tal efecto, por lo que creemos que se sigue el procedimiento normal estilado en la práctica jurídica marítima.

Pasando ahora, a la función que desempeña el Registro Público Marítimo Nacional, "el Registro", en la obtención de la nacionalidad mexicana para un buque podemos decir sin temor a equivocarnos que de no existir éste no habría un control para las autoridades marítimas de los buques que se abanderaron mexicanos, además de que el Registro es un paso de todo el procedimiento por el cual tiene que atravesar el buque para registrarse mexicano, sin el Registro insistimos no se cumpliría el trámite completo para abanderarse mexicana una embarcación.

La función que desempeña el Registro es para otorgar un orden de seguridad jurídica a las embarcaciones que se pretenden abanderar mexicanas, de tal forma que, partiendo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como base jurídica específica del Registro, el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, "el Reglamento", podemos decir que en el Registro, para que sea considerada mexicana una embarcación se deberá (i) inscribir la matrícula del buque a abanderarse mexicano, (ii) el título por el cual se adquiere la embarcación, con sus

características y especificaciones y los derechos reales sobre la misma. (17)

Este servicio registral se otorgará previa solicitud que presente el interesado ante la Oficialía de Partes de la Oficina Central o Local correspondiente.

La oficina receptora de la solicitud y de los documentos que se acompañen, expedirá una boleta de recibo. Para proseguir con el trámite de registro el Artículo 28 Del Reglamento dice que:

- I. Se confrontará la documentación exhibida, se determinará la naturaleza jurídica del acto de que se trate, verificándose los antecedentes registrales respectivos.

Sobre el particular, es importante comentar que en la práctica, generalmen-

(17) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Op. Cit. pp. 507 y 509
REGlamento DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL. Publicado en el Diario Oficial de la federación el día 29 de agosto de 1980. Artículo 1º y 17
Código de Comercio. México, Editorial Porrúa, S.A. 1987. pp. 545 y 550

te en las oficinas locales lo único que se limitan a realizar los encargados de dichas oficinas es "ver" la documentación que se les exhibe, y escribí "ver" porque en el mejor de los casos eso es lo que hacen ya ni siquiera leer sino únicamente "ver" y eso como dije antes en el mejor de los casos ya que se han dado situaciones que ni siquiera los ven limitándose a firmar, su firma es la autorización, cuando bien pudiera estudiar la documentación en un par de horas.

- II. Si se resuelve que es procedente el registro, se hará la liquidación de los derechos de inscripción correspondientes y se expedirá la orden de pago correlativa.

- III. Una vez hecho el pago se llevará a cabo el registro del acto o documento en cuestión.

Al respecto, no está por demás señalar

que dicho pago se deberá efectuar en la Oficina de Hacienda.

- IV. Después de efectuada la inscripción, se turnará el documento al Jefe de la Oficina para su autorización, su firma.(18)

Para el servicio de registro que otorga el Registro -redundando-, se seguirá el sistema de Folios, que son las hojas; como las llama el Reglamento, pero en realidad son unas cartulinas bien elaboradas y estructuradas en tres partes numeradas y plegables; donde se contendrán los asientos de presentación, inscripción y anotaciones, relativos a cada entidad registral, buque, empresa o concesión.(19)

Dicho Folio es llamado Folio Marítimo, el cual se instrumenta en dos ejemplares, uno se queda en la oficina local del Registro y el otro se debe remitir a la oficina central una vez que se han hecho las

(18) Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional. Artículo 29. Op Cit. . pp. 552 y 553

(19) IBIDEM. P. 549

anotaciones respectivas para su custodia y conservación. De ahí que si se realiza alguna modificación o cambio en un Folio Marítimo, se debe comunicar a la oficina central por la local correspondiente, o viceversa, a fin de que siempre exista identidad plena entre ambos ejemplares.

Una vez efectuado el registro, éste producirá sus efectos desde el día y la hora en que el documento haya sido presentado en la oficina registradora.

Si el interesado lo solicita la oficina registradora puede expedir un certificado para hacer constar la existencia del asiento registral del título por el cual se adquiere la embarcación, o bien respecto de determinado contenido registral, previo pago de derechos por la expedición de dicho certificado.

En caso de no solicitar dicha certificación el naviero tiene como constancia de que su buque ha sido registrado el sello, que contiene el No. de Folio, Partida y fecha de inscripción del Buque, y la autorización, firma, que se imprime en el testimonio, por el cual se adquiere la embarcación para abanderarse mexicana, que presenta el interesado para su registro e

inscripción.

Ahora bien, la función que desempeña el Registro es tan importante que de conformidad por lo dispuesto en el Artículo 4o. del Reglamento:

"Los actos y documentos que conforme a la ley deban registrarse, y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen pero no producirán perjuicios, a tercero, quién sí podrá beneficiarse en cuanto le sean favorables".(20)

Dicho lo anterior, no nos queda más que nuevamente enfatizar que la función que desempeña el Registro para que una embarcación obtenga la nacionalidad mexicana, es para asegurar el derecho a inscribir(21) ya que como atinadamente señala el autor Martín Castro Marroquí en su obra Derecho de Registro, no basta que el hecho o acto jurídico realizado por los

(20) IDEM. p. 546

(21) "El servicio de registro lo prestará el Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a quien tenga interés legal en asegurar el derecho a inscribir, siempre que se satisfagan los requisitos exigibles y se cubran los derechos correspondientes.
IDEM. p. 545

particulares entre sí o con el Estado como autoridad, conste en título o instrumento otorgado por las partes para que cualquier persona, particular o autoridad, esté obligada a respetar los derechos provenientes de esos hechos o actos que trascienden en sus consecuencias jurídicas y son de interés público.

Como podemos apreciar el objeto del Registro como Institución Jurídica de Servicio Público es obtener la certeza, la seguridad concreta y la protección oficial de los derechos, por medio de su publicidad.

II.2 COMPROBACION DE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE EN MEXICO.

Cualquiera diría que la nacionalidad del buque se comprueba con la bandera del Estado que le concedió su nacionalidad pero afortunadamente en México no resulta así y digo afortunadamente porque si tal fuera el caso sería muy fácil para cualquier embarcación colocar la bandera de nuestro país en el asta bandera de la embarcación.

Con lo anterior, queremos poner de manifiesto que la bandera por sí sola es insuficiente para comprobar la nacionalidad, ya que necesita de otros documentos expedidos por la autoridad competente para que se compruebe su verdadera nacionalidad, por lo que podemos decir que la bandera por sí sola únicamente constituye el signo aparente de la nacionalidad de un buque.

Ya desde 1843 lo anterior se tenía contemplado por el Secretario de Asuntos Exteriores Aberdeen, en Londres, al sostener que "Sin duda la bandera es una prueba 'prima facie' de la nacionalidad

de la nave; y si esta prueba fuera en sí concluyente e irrefutable, debe excluir cualquiera otra averiguación. Sin embargo, es suficientemente notorio que las banderas de todas las naciones son susceptibles de usurparse por aquéllos que no tienen derecho o título para arbolárlas"(22).

A mediados del siglo pasado ya se señalaba esto también con claridad por el autor mexicano Justo Sierra, en su obra Lecciones de Derecho Marítimo Internacional, quien expresaba que: "La bandera es el distintivo visible de la nacionalidad del buque, y cada potencia tiene asignada la suya, bajo protección navegan sus súbditos o ciudadanos; pero ya se debe concebir a la más simple reflexión que este signo no es bastante, porque si lo fuera nada habría más fácil que suplantar la nacionalidad de un buque, principalmente en alta mar. De ahí, que sea tan necesario que la embarcación tenga todos los documentos que se les suele llamar como papeles del buque, y que debe llevar a bordo todo buque mercante. (23)

(22) SOBARZO ALE. ANDRO. Op Cit. Pág. 324

(23) Ibiden. Págs. 324 y 325

No está por demás decir que el Derecho Internacional no establece concretamente cuáles son los documentos necesarios para que se compruebe la nacionalidad del buque sino que lo deja a la competencia de la ley interna de cada Estado, así nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 89 establece que; La nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula, según el caso, expedidos conforme a la ley citada.

Como lógica consecuencia de lo anterior expresamente enunciado en la Ley, deducimos que en México con la bandera nacional no se comprueba la nacionalidad del buque, es decir, y en estricto derecho si yo por ejemplo veo un buque en un determinado Puerto -si ustedes quieren nacional- estando la bandera mexicana cometería un error al afirmar o al asegurar que ese buque es mexicano, ya que sólo podría comprobarlo con los documentos que me presentara, por lo que únicamente ante tales circunstancias sólo podría establecer la presunción de que dicho buque es mexicano, repito presumir y no afirmarlo. Ya que con fundamento en el Artículo enunciado y por el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques

Mercantes Nacionales. la nacionalidad del buque en México se comprueba:

- . con la Suprema Patente de Navegación
- . o el Certificado de Matrícula (según el caso)(24)

La Suprema Patente de Navegación se expide en su oportunidad por el Ejecutivo de la Unión, y después de que ha sido terminada la ceremonia de abanderamiento definitivo.

Terminado ese paso los Capitanes de Puerto deben de formar su propio expediente de matrícula y registro de todos los buques que les correspondan, agregando el Acta de Abanderamiento, duplicado del certificado de matrícula expedido al buque, características del mismo, fotografías del buque además de otros documentos que para mayor referencia señala el Art. 21 del Reglamento citado.

(24) La Suprema Patente de Navegación adicionalmente a lo anterior es importante porque tal como dispone el Artículo 10 del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, "si se trata de una embarcación clasificado para navegación de altura, costera y pesca en alta mar, necesitará tener la Suprema Patente de Navegación respectiva, expedida por el Ejecutivo de la Unión; además es requisito que tengan sus certificados de matrícula y de seguridad, así como todos los documentos relativos a la navegación.

El expediente así formado se envía en original, quedándose Capitania de Puerto con copia del expediente general que certificará y legalizará el mismo Capitán de Puerto, (25) a la Secretaría de Marina dice el reglamento aludido, pero en realidad a quien se le manda es a la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Que por disposición de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal Artículo 36 fracciones XVI y XIX , es la autoridad competente para ello, ya que la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 23 de diciembre de 1958 que facultó a la Secretaría de Marina para desempeñar las funciones derivadas del Sistema Marítimo Nacional así como a la Navegación y Comercio Marítimo fue abrogada por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal que entró en vigor el 1º de enero de 1977.

En dicha Ley se faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT para desempeñar todas aquellas funciones hasta entonces encomendadas a la Secretaría de Marina en lo que al Sistema Marítimo

(25) Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales.

Nacional y Navegación y Comercio Marítimos se refiere.(26)

Una vez que Marina Mercante recibe y aprueba el expediente original que le remite Capitanía de Puerto, procede a tramitar la Suprema Patente de Navegación.

La Suprema Patente de Navegación es válida para todos los mares y puntos de la tierra y tiene como vigencia el período presidencial en que se expide. En opinión de José Eusebio Salgado y Salgado, la vigencia de la Suprema Patente de Navegación de sólo el período presidencial en que se expide no debe ser así, sino que debería ser permanente, bastando que el buque se dé de baja dentro de la Marina Mercante Nacional, o se pierda o naufrague por citar algunos casos, para que expire la Suprema Patente de Navegación.

Al respecto, me muestro partidaria de tal postura ya que de no ser así, se da lugar a lo que de hecho en la práctica se dá, es decir, el tramitar una

(26) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Artículo 36 Gfracción XVI y XIX. Editorial Porrúa. México, 1987.

nueva Suprema Patente de Navegación que lo único que origina es que el buque se quede sin este documento mediante el cual comprueba su nacionalidad, a pesar de que en el "inter" se le expide un Pasavante de Navegación para que la embarcación no se encuentre sin documentos que hagan alusión a su nacionalidad pero que como vemos resulta absurdo el gestionar una Suprema Patente de Navegación que se tenía ya expedida y que no se había perdido, sino que expiró porque el período presidencial terminó.

Quiero pensar que la razón de ser de la vigencia de la Suprema Patente de Navegación de sólo el período presidencial en que se expide, obedece a que es el Ejecutivo de la Unión el que la expide según dispone el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacioales. Pero me cuestiono ¿es en realidad el Ejecutivo de la Unión el que verdaderamente la expide? la respuesta es negativa.

De ahí que esto sea un fundamento más para resaltar lo absurdo de la vigencia de la Suprema Patente de sólo el período presidencial.

Adicionalmente a lo anterior, vamos a suponer que se solicita la Suprema Patente de Navegación

faltando un año para terminar el periodo presidencial en que se solicita, expiden la Suprema Patente pero resulta burocrático ya que sólo va a "durar" un año y al terminar el periodo presidencial, nuevamente solicitar otra porque la que apenas habían expedido ya expiró. Como podemos apreciar aquí no funciona el principio de "SIMPLIFICACION".

La Suprema Patente de Navegación, al igual que los certificados de matrícula o registro, según sea el caso, deberán conservarse a bordo del buque, dentro de un marco protegido con cristal de ambos lados.

Lo establecido, es importante que se cumpla ya que como sabemos es uno de los documentos con los cuales se comprueba la nacionalidad mexicana y su pérdida sería una cuestión delicada al no poder acreditar su nacionalidad el buque cuando le sea solicitado. De ahí que para el caso de darse esta circunstancia se faculte al Capitán de Puerto para detener el despacho del buque, procediendo también a su detención y la de su cargamento, cuando fuere sorprendido navegando. (27)

(27) Cervantes Ahuada en su obra Derecho Marítimo considera inconveniente esta reglamentación además de innecesario todo este papeleo como él señala y en su opinión sería suficiente con que los buques se inscribiesen en el Registro y que éste expidiese el correspondiente certificado de registro. Al respecto yo no me muestro partidaria con la opinión de Cervantes Ahuada, ya que considerando que la inscripción en el Registro es previo al abanderamiento como se va a expedir un certificado que además de hacer constar la inscripción en el Registro sirva para acreditar la nacionalidad

Adicionalmente a lo anterior, se tiene como medidas para el caso de pérdida de una Suprema Patente de Navegación las siguientes:

- . Su reposición, solicitándola el propietario a Marina Mercante, el Reglamento al que nos hemos venido refiriendo establece la competencia para la Secretaría de Marina, pero lo explicado en líneas anteriores es aplicable a lo ahora expuesto.
- . Marina Mercante tramitará la nueva, previo pago de los derechos respectivos y justificación de que dicha pérdida no fue por descuido o negligencia.
- . Cuando esta pérdida ocurriere fuera del Puerto de matrícula o en el extranjero, el Capitán del buque suscribirá una declaración justificando

de un buque que aún no se ha abanderado mexicano? Quizá me equivoque tal vez la obtención de la Suprema Patente de Navegación para comprobar la nacionalidad del buque no sea muy expedito, pero lo que sí piense es que la medida que propone Cervantes Ahuzada no es la adecuada y sí muy discutible. El papel es lo que no debe hacerse sino las inspecciones técnicas y de seguridad, así como de operabilidad de la embarcación pues ello hará de nuestra Marina Mercante una flota moderna y adecuada a las necesidades de nuestro comercio exterior.

el hecho ante el Capitán de Puerto o Cónsul, según el caso, quien expedirá un pasavante indicando los motivos que lo originaron.

El Capitán del Buque que así pierda la Suprema Patente de Navegación, Certificado de Matrícula, Registro o Placa y así adquiera en consecuencia un Pasavante, deberá presentarlo al Capitán de Puerto de su Matrícula dentro de las cuarenta y ocho horas después de su llegada, para justificar la reposición de los documentos perdidos. Cuando en treinta días después el buque no tocara el Puerto de Matrícula, la tramitación se hará directamente ante Marina Mercante.(28)

Por otra parte, no resulta por demás anotar lo que establece el Artículo 24 segundo párrafo del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales y que transcribimos a continuación:

(28) REGLAMENTO PARA EL ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES. Op Cit. P. 650 - 36

"En los casos de cambio de Puerto de Matrícula se hará la anotación respectiva en el reverso de la Suprema Patente de Navegación, y cuando se cambie el nombre o tonelaje de una embarcación se expedirá nueva Suprema Patente de Navegación, quedando obligado el propietario a devolver a la Secretaría de Marina (recuérdese que es la SCT la competente y no la Secretaría de Marina como se señala) la que ya no tenga valor. Cualquiera otra modificación que sufra una embarcación se anotará al reverso de la referida Suprema Patente de Navegación."(29)

Para concluir no nos resta más que decir que una vez que se obtiene la Suprema Patente de Navegación se canjea por el Pasavante de Navegación que se hubiere expedido con anterioridad a la embarcación. Art. 19 del multicitado Reglamento.

II.3 QUIENES TIENEN CAPACIDAD PARA OBTENER EL ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE EMBARCACIONES COMO MEXICANAS.

Habiendo establecido como se obtiene la nacionalidad de un buque en nuestro país es importante establecer ahora quienes tienen capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de dichos buques.

Al respecto el Artículo 92 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece:

"Tienen capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas:

"a) Las personas físicas de nacionalidad mexicana.

"b) Las personas morales constituidas conforme a las Leyes Mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros cuyos estatutos consignen expresamente que todos los administradores así como los gerentes y los subgerentes en su caso, serán siempre personas de nacionalidad

mexicana.

En las sociedades por acciones éstas deberán ser nominativas. En todo caso, deberán comprobar, siempre que la autoridad lo solicite la proporción y estructura de su capital o integración.

"c) Las sociedades o asociaciones científicas o culturales, constituidas conforme a las leyes mexicanas, sólo respecto de embarcaciones destinadas exclusivamente a sus propios fines en navegación interior de puerto, fluvial o lacustre.

"d) Los extranjeros residentes en el país con calidad de inmigrados, únicamente cuando se trate de embarcaciones destinadas a recreo personal y de sus familiares para las navegaciones mencionadas en el inciso anterior."(30)

(30) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op Cit. P. 508

Analizando inciso por inciso de este Artículo tenemos que con el inciso a) no tenemos problema, ya que es muy claro lo cual quiere decir que basta que sea mexicano esa persona física para que pueda obtener el abanderamiento y matrícula de una embarcación sin importar que sea mexicana por nacimiento o naturalización, sin importar su sexo y es tan amplia la interpretación que se le puede dar a este Artículo que se presta a pensar que ni siquiera es necesario ser el propietario de la embarcación para la que se desea obtener el abanderamiento.

Por su parte el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes en su Artículo 3° establece:

"Tienen capacidad para poseer buques mercantes nacionales:

Antes de pasar a quienes se establece que tienen capacidad para poseer buques mercantes nacionales es interesante mencionar que me inquietó este Artículo en su encabezado, ya que leyéndolo con una interpretación en sentido estricto podría pensar que estamos hablando de Artículos muy diferentes entre el

establecido en la Ley de Navegación y el regulado en este Reglamento, ya que si seguimos como dije antes una interpretación estricta veremos que las personas a las que regula el Reglamento son las que van a poseer buques mercantes ya nacionales, ya mexicanos y no pretender en consecuencia, obtener el abanderamiento y matrícula de la embarcación ya que este Artículo expresa:

"... Buques Mercantes NACIONALES" o sea, después de abanderados mexicanos, y si leemos el Artículo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos veremos que dice:

"... Para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas..."

Es decir, aquí se está dando la autorización a las personas señaladas para apenas obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas y en el Reglamento se hace alusión a la capacidad para POSEER buques mercantes nacionales, es decir, ya mexicanos.

La razón de incluir esta observación quizá

carezca de sentido y sea tomada por los lectores sin importancia, pero leyendo nuevamente y tratando de comprender si se trata de figuras que fueron reguladas encaminadas al mismo fin más me convezco de que se trata de disposiciones completamente diferentes y que cada una por su parte va a aplicar únicamente para lo que están facultadas, así quien quiera obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas, basta que se encuentre dentro de los supuestos que señala la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 92, sin que tenga nada que ver lo dispuesto por el Artículo 3º del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, tan es así, que éste faculta a más sujetos de capacidad para poseer buques mercantes nacionales, es decir, es más amplio que el Artículo señalado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos como veremos más adelante y que para dejar aclarado este punto no está por demás señalarlo comparando cada inciso.

Como no me quiero colocar en una posición muy estricta y si se quiere rigorista para continuar con este inciso voy a partir de la base de que lo estipulado en el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales viene a

complementar lo ya señalado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a subsanar esos espacios que no se contemplaron en la Ley citada para el caso de que surgieran a la vida real y jurídica.

Así tenemos que el Artículo del Reglamento en su inciso a) establece además del requisito de ser mexicano por nacimiento o por naturalización, la comprobación de la nacionalidad mediante la copia del acta de nacimiento, o bien mediante carta de naturalización.

Y por su parte el Artículo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es omisa en ese sentido.

Como se puede observar, lo adicionado por el Reglamento aludido es una buena medida, ya que de no solicitar que se acredite la nacionalidad daría lugar a posibles engaños diciendo que se es mexicano cuando no se es y obtener la matrícula y abanderamiento de una embarcación. Consecuentemente, como persona física sería factible que un extranjero fraudulentamente obtuviera la matrícula y abanderamiento de su embarcación, de no existir la medida contemplada por el

Reglamento citado.

Esta situación quizá no sea tan grave si consideramos que si se abandera una embarcación mexicana, en cierta forma el país se beneficiaría, ya que se está contribuyendo al desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Por otra parte, no está por demás traer a colación lo contemplado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, que permitía a un extranjero la posibilidad de adquirir una embarcación para estos efectos. Así teníamos que un extranjero podía adquirir una embarcación y NO en forma fraudulenta ya que el Artículo 277 de la Ley de Vías Generales de Comunicación permitía esta situación pero condicionada a ciertos requisitos, este Artículo señalaba lo siguiente:

"Los extranjeros que desarrollen actividades de carácter industrial en la República podrán adquirir embarcaciones para sus propios servicios, pero deberán abanderarlas como mexicanas y otorgarán fianza en escritura pública, equivalente al 25% del valor de la

embarcación para garantizar el uso de la bandera nacional. El avalúo respectivo se hará por peritos designados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a costa del interesado.

El monto de la mencionada fianza será disminuido anualmente en un 5% siempre que no se hubiere hecho uso indebido de la bandera nacional, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes." (31)

Este artículo por oponerse a lo dispuesto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos quedó derogado por el Artículo 53 Bis de esta Ley.

. Siguiendo con el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales tenemos que también comprende a los propietarios mexicanos menores de edad, a las mujeres y a las testamentarias o intestados.

(31) Ley de Vías Generales de Comunicación. Op Cit. P.P. 127 y 128

Para los propietarios mexicanos menores de edad establece que no se dará curso a la solicitud de matrícula si no se justifica, por medio de las constancias del Registro Civil que la persona que lo representa ejerce la patria potestad y a falta de personas que la ejerzan, el representante debe justificar su personalidad mediante copia certificada de la resolución judicial respectiva.

Resulta pertinente este precepto, ya que se podría presentar este caso aunque los trámites para acreditar la personalidad en la práctica resultan "muy tardados", lo que retrasaría tal vez, en un caso de urgencia para adquirir una embarcación la autorización por parte de la autoridad para adquirirla.

Si se trata de propietario mujer ésta deberá justificar, si es casada, que su matrimonio fue celebrado bajo el régimen de separación de bienes.

Si siendo casada la propietaria, el matrimonio tuviere lugar bajo régimen de sociedad conyugal, deberá justificar la nacionalidad mexicana del marido, representante en este caso de la sociedad conyugal, pues en caso de ser extranjero deberán

llenarse los requisitos establecidos por el Artículo 277 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que como sabemos ha quedado derogado por el Artículo 53 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Por lo tanto esta disposición resulta así contemplada en el Reglamento aludido, completamente obsoleto si consideramos que sería el extranjero quien estuviera haciendo la solicitud de matrícula -como más adelante dispone el Reglamento- no teniendo en consecuencia la mujer derecho a solicitar la matrícula si es que se encuentra en tal circunstancia.

Si se trata de propietario mujer, casada bajo régimen de sociedad conyugal y el marido es extranjero, deberá considerarse que la solicitud de matrícula la formula un extranjero, según señala el Artículo 3º Del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales.

Este precepto por otra parte lo podríamos considerar como innecesario ya que queda comprendido dentro del inciso a) en el que hace alusión a las personas de cualquier sexo pero tal vez el legislador decidió incluirlo, para el caso de que una mujer mexicana casada bajo el régimen de sociedad conyugal y

con esposo extranjero quisiera adquirir un Buque y colocada en ese supuesto considera el Reglamento que propiamente quien está haciendo la solicitud para adquirir el buque es el extranjero.

Tal vez la Ley de Navegación y Comercio Marítimos tuvo una decisión atinada al no incluir este inciso que contempla el supuesto de la mujer mexicana ya que es una salida fácil para poder adquirir un buque. FRAUDE A LA LEY, aunque como mencioné anteriormente quizá no sea tan grave si consideramos que colocado en este supuesto se contribuiría al desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

Dice otro inciso del Reglamento:

Las Testamentarias o intestados hasta la repartición de bienes si los herederos fuesen mexicanos y representasen la mayoría del capital hereditario y hasta la declaración de herederos en el caso de que los que representen la mayoría del caudal hereditario fueren extranjeros.

Respecto a este inciso considero que también queda comprendido en el inciso a) del mismo Artículo,

tanto del Reglamento como de la Ley aludida.

Pasando al inciso b) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tenemos que contempla a las Personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros, cuyos estatutos consignent expresamente:

"Que todos los administradores así como los gerentes y los subgerentes en su caso, serán siempre personas de nacionalidad mexicana".

En las sociedades por acciones éstas deberán ser nominativas. En todo caso, deberán comprobar, siempre que la autoridad lo solicite, la proporción y estructura de su capital o integración.

Como se aprecia vemos que existe una limitación definitiva para las sociedades extranjeras para obtener el abanderamiento. y matrícula de embarcaciones como mexicanas al insertar la cláusula de exclusión de extranjeros lo cual debe ir expresamente en los estatutos de la sociedad cuando se solicite la aprobación de los estatutos de la sociedad ante las autoridades marítimas, ya que de lo contrario no serán

aprobados por el sólo hecho de no transcribirlo en los estatutos de la sociedad impidiendo, en consecuencia, que este trámite sea expedito como debiera ser, y que en la práctica no lo es.

Como podemos apreciar nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos con este Artículo cumple con el principio de la "relación auténtica" establecido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre derecho del Mar de diciembre, 10 de 1982 que establece la nacionalidad del propietario o naviero igual a la del pabellón que porta el buque.

Con lo establecido por esta disposición, entre otras, veremos además que nuestro país no podrá retificar el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 7 de febrero de 1986 que establece, entre otras cosas, la Posibilidad de que extranjeros junto con nacionales del Estado cuyo pabellón portará el buque sean propietarios de esos buques. A menos -claro- que decida modificar este Artículo y todas las disposiciones que se pronuncien en el mismo sentido.

Aunque siendo realista no creo que el Estado se atreva a efectuarlo ya que iría en contra de la misma Constitución Política. (32)

Continuando ahora con el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones Mexicanas, tenemos que señala también a las compañías o sociedades que estén constituidas conforme a las leyes del país"

Como se aprecia de la interpretación de esta disposición podría resultar una puerta abierta a los extranjeros para poder adquirir buques mercantes nacionales como señala el Reglamento, es decir, es una posibilidad para que los extranjeros puedan formar parte de una sociedad naviera, ya que no establece la limitación de formar la sociedad, con cláusula de exclusión de extranjeros, sino que se establece en forma general: "Las compañías o sociedades que estén constituidas conforme a las leyes del país", lo cual no impide que los extranjeros sean socios, de una sociedad si está constituida conforme a las leyes del país (con un 49% - 51%).

(32) Para mayor referencia al respecto véase lo explicado en el Capítulo IV. VIG. SUPRA P.- inciso (IV).

No obstante lo anterior, esta posibilidad que se daba a los extranjeros para poseer buques mercantes nacionales se vió limitada con el Artículo 4° del mismo Reglamento al decir que "los individuos extranjeros o sociedades de igual nacionalidad que tuvieran en la República establecido su domicilio, sucursales o agencias únicamente podrian poseer buques que estuvieran destinados al tráfico fluvial o interior en los Puertos de la República, ya sea con fines recreativos o comerciales, pero en ningún caso los destinados a los servicios de altura, cabotaje o pesca que naveguen en alta mar"(33)

Independientemente de lo anterior -que sólo lo he citado como antecedente de referencia- esta disposición quedó ya derogada por el Artículo 53 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que hace imposible esta posibilidad que se proporcionaba a los extranjeros.

O sea que las disposiciones del Reglamento han quedado derogadas en todo aquello que se opongan a

(33) Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales. Op. Cit. p. 650-28.

la ley.

Adicionalmente a lo antes dicho no debemos olvidar por supuesto, lo establecido en la misma Ley de Navegación que regula la prohibición para los extranjeros como personas morales para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas, concretamente en el inciso b) del Artículo 92 al decir que las personas morales deben tener la cláusula de exclusión de extranjeros así como los gerentes y subgerentes en su caso, serán siempre personas de nacionalidad mexicana.

Con lo anterior expuesto, y considerando que la Ley citada fue posterior al Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales se está prohibiendo a los extranjeros la posibilidad de obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas, ya que como hemos dicho, la Ley viene a derogar las disposiciones del Reglamento en todo aquello que no sea compatible con ella.

De ahí que sea conveniente el reformar el Reglamento en relación con los Artículos 90, 92 y demás disposiciones relativas y aplicables de la Ley de

Navegación y Comercio Marítimos, sobre el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales con el objeto de evitar malas interpretaciones y actualizar, "poner al día", nuestro Reglamento que tan lamentablemente se está quedando fuera de la realidad actual.

No obstante lo citado, existe una excepción como en toda generalidad para ciertos extranjeros ya que si se les permite a aquellos extranjeros que las van a utilizar para otro tipo de navegación y para otros fines como más adelante veremos.

Hasta aquí lo que dispone el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales en cuanto a las personas que tienen capacidad para poseer buques mercantes nacionales -en términos del mismo Reglamento-.

No así, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que sigue señalando que tienen capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas:

Las sociedades o asociaciones científicas o

culturales, constituidas conforme a las leyes mexicanas, sólo respecto de embarcaciones destinadas exclusivamente a sus propios fines en navegación interior de puerto fluvial o lacustre.

En esta fracción que regula la Ley, se me ocurre pensar que fue objeto de contemplación, ya que como vimos anteriormente, el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales no lo hizo, quizá porque en la práctica se presentaron varios casos en los que una sociedad científica o cultural solicitaba autorización para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones y como se trataba de una sociedad cultural, nuestras autoridades marítimas decidieron incluirlo como un caso particular limitando su autorización a que se trate de embarcaciones destinadas **EXCLUSIVAMENTE** a sus propios fines y que sea en navegación interior de puerto fluvial o lacustre.

Los extranjeros residentes en el país con calidad de inmigrados únicamente, cuando se trate de embarcaciones de recreo personal y de sus familiares para las navegaciones mencionadas en el inciso anterior.

Así, continúa regulando la ley que tienen capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas.

Esta es una disposición que considero acertada por parte de los legisladores, ya que si bien es cierto que únicamente les concede capacidad pero siempre que se trate de embarcaciones destinadas a recreo es una buena medida, ya que se están creando fuentes de trabajo, se están generando ingresos, ya que desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación, deberá ser tripulada solamente por mexicanos por nacimiento.

De sobra resulta el decirles que en Artículo aparte como ya vimos el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales establecía:

"Los individuos extranjeros o sociedades de igual nacionalidad que tengan en la República establecido su domicilio, sucursales o agencias únicamente podrán poseer buques que estén destinados al tráfico fluvial o interior en los puertos de la

República, ya sea con fines recreativos o comerciales, pero en ningún caso los destinados a los servicios de altura, cabotaje o pesca, que naveguen en alta mar"

Este Artículo, si permitía a los extranjeros tanto personas físicas como morales poseer buques que estuvieran destinados al tráfico fluvial o interior en los Puertos de la República, ya sea con fines recreativos o comerciales, pero lo curioso es que decía que:

"...pueden POSEER BUQUES..., es decir, -como no estaba claramente especificado- que podrían ser o no buques nacionales o de su propia nacionalidad u otra, además de que no se establecía el requisito de que fueran abanderados mexicanos como ya lo contempla la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por otra parte, decía el mismo Artículo... con fines recreativos o COMERCIALES. Como es evidente, -aunque en tráfico fluvial o interior- un extranjero persona física o moral podría -de acuerdo con lo regulado en el Reglamento- dedicarse al COMERCIO. Sin embargo, la Ley de Navegación vino a opacar esta posibilidad para los extranjeros de dedicarse al

comercio (como se señala en el Reglamento aludido), al plasmar dentro del Artículo 92 que los extranjeros únicamente cuando se trate de embarcaciones destinadas a recreo tendrán capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas, es decir, les quita la posibilidad de que sea para fines comerciales, además de limitarlo a los extranjeros residentes en el país con calidad de inmigrados.

Además, claro, de que el Artículo del Reglamento quedó derogado por el Artículo 53 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como ya hemos señalado.

II.4 COMO SE PIERDE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE EN MEXICO.

Tanto la doctrina como las Leyes y Reglamento sobre el título arriba enunciado se limitan a nombrar las causas de la pérdida de la nacionalidad sin dar mayor explicación del por qué tales causas han sido contempladas para que un Buque pierda su nacionalidad, no obstante lo anterior, trataré más que explicar por qué tales causas se consideraron como pérdida de la nacionalidad del buque, haré pequeños comentarios personales al respecto.

Así, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 95 establece:

"La Matrícula y Abanderamiento de un Buque se pierden:

"1. Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros."

Como se aprecia esta es una disposición eminentemente nacionalista -o exclusivista? me pregunto, ya que no se permite a los extranjeros el

adquirir en propiedad buques mexicanos para explotarlos como buques mexicanos y gozar de los beneficios como si los extranjeros fueran mexicanos, de ahí que se pierda el abanderamiento y matrícula del buque mexicano si se colocan en este supuesto ya que tanto la Constitución como la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera establecen que están reservadas de manera exclusiva a mexicanos, sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros las actividades de transporte aéreos y marítimos nacionales, además de lo señalado por nuestro Artículo 53 Bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Lo cual imposibilita a un extranjero para dedicarse al transporte marítimo nacional, consecuentemente no puede operar como propio un buque mexicano, puede comprarlo u obtenerlo en adjudicación o por cesión pero el buque perdería su nacionalidad al suceder esto.

Por su parte la Ley de Vías Generales de Comunicación señala que:

"Artículo 282. La nacionalidad mexicana de una embarcación se pierde:

"1. Por venta o adjudicación en juicio a personas extranjeras."(34)

Nótese que esta disposición es incompleta si la comparamos con la establecida en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ya que únicamente menciona que perderá la nacionalidad el buque por su venta o adjudicación en juicio lo que comparado con lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos lleva a pensar que de no existir lo establecido en esta última nos llevaría a pensar que si un buque se da en cesión en favor de una persona extranjera querría decir que el buque por ese sólo hecho NO perdería su nacionalidad.

Quien lea esto dirá para que explicarlo si no es el caso ya que sí existe la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que deroga todas aquellas disposiciones que se opongan a la misma y estoy de acuerdo con esto pero lo anterior fue únicamente con el propósito de despertarnos por un momento y ver como

(34) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Op. Cit. p. 129

nuestras leyes lamentablemente nos pueden llevar a interpretaciones erróneas.

La matrícula y abanderamiento de un buque también se pierden:

"II.- Por la captura hecha por el enemigo en caso de guerra si el buque fuese declarado buena presa".(35)

Como podemos observar no sólo basta que el buque sea capturado, sino que además debe ser por el enemigo, en caso de guerra y que sea 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."(36)

En cuanto al término de dos años aquí establecido se debe a que es un término emanado de

(35) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS Op. Cit. p. 509

(36) IBIDEM. p. 509

disposiciones internacionales, tanto de acuerdos sobre trabajo, como de abordajes por citar algunos. (37)

En mi opinión esta fracción quedó inconclusa si consideramos que pasados los dos años aquí establecidos sin tener conocimiento del paradero de la embarcación después se tienen noticias de ésta sería volver a tramitar su nacionalidad para que sea considerada embarcación mexicana? o de qué manera se haría? Ahora bien, el Artículo habla de que la matrícula y abanderamiento de un buque se pierden si suceden las causas descritas en el mismo, pero por ejemplo para lo señalado en esta fracción cómo sucede, existe alguna formalidad para que sea declarado que la matrícula y abanderamiento de tal embarcación se ha perdido? o simplemente con la realización de lo estipulado en esta fracción automáticamente se considera que el buque ha perdido su matrícula y abanderamiento.?

Yo creo que aquí la Ley no es muy clara, por

(37) Comentarios de José Eusebio Salgado y Salgado.

lo que considero cabría hacer algunas adiciones al artículo citado.(38)

"IV.- Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable la nacionalidad mexicana".(39)

Esta situación es lógica si consideramos que al perder el armador, propietario o responsable la nacionalidad mexicana no actuará en beneficio de la nación mexicana, sino de la nacionalidad a la que pertenezca.

"V.- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que lo imposibiliten para navegar por más de dos años."(40)

En esta disposición al igual que en la fracción precedente no se establece en la Ley alguna formalidad para que sea decretada la pérdida de la

(38) Al respecto véase el capítulo de Conclusiones y Recomendaciones VID. SUPRA p (12) Capítulo V

(39) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Op. Cit. P. 509

(40) IBIDEM. p. 509

matrícula y abanderamiento de ahí que tal vez esto suceda o bien con la simple realización de los hechos consignados en este Artículo o a petición del interesado.

"VI. Por dimisión de la bandera. La dimisión de la bandera no se puede realizar sin autorización del Ejecutivo Federal"(41). Por su parte el Artículo 282 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice que la nacionalidad mexicana de una embarcación también se pierde:

"V. Por dimisión de la bandera".(42)

Y la dimisión de la bandera de una embarcación tiene lugar en los casos siguientes:

"I. A solicitud del propietario y

"II. Por enajenación de la embarcación a extranjeros previo permiso de la Secretaría de Comunicaciones"(43)

(41) IDEM. p. 509

(42) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. Op. Cit. p. 129

(43) ISIDEM. pp. 129 y 130

No es ocioso el establecer que sobre este inciso nuestras leyes dicen muy poco, por lo que es en la práctica marítima en donde se tiene la fuente de información, los pasos a seguir para llevar a cabo la dimisión de la bandera.

Para darles una idea general sobre el particular más que decirles cuál es el procedimiento para dimitir la bandera, les voy a exponer mejor los principales puntos que se deben tener presentes para llevarla a cabo.

Primero, como ya lo señala la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales:

- a) Solicitar la Dimisión de la Bandera comprobando que sobre el buque no existe gravamen alguno.
- b) Garantizar el interés del fisco, el pago de salarios y prestaciones de la

tripulación,(44) así como los gastos de repatriación hasta el puerto nacional en que fuere contratada. Y esté además, libre de cualquiera otra responsabilidad.

Este último requisito de que esté libre de cualquiera otra responsabilidad sólo lo contempla el Reglamento para el Abanderamiento que hemos referido y en cambio la Ley de Vías no lo estipula por lo que las Autoridades Marítimas lo que han hecho es establecer en su oficio de APROBACION DE DIMISION DE BANDERA, insertar una cláusula en la que señalan que la aprobación de la dimisión de bandera, no exime a la empresa, de responsabilidad con cualquier Dependencia del Ejecutivo Federal.

(44) Nótese que en la Ley de Vías Generales de Comunicación dice en su Artículo 284 "el pago de los salarios y sueldos de la tripulación"... La observación que hago aquí es que en el concepto salario y sueldo es lo mismo, por lo que repitió el legislador una misma idea. Afortunadamente el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales subsana este error al decir en su Artículo 50 "... el pago de salarios y prestaciones de la tripulación." Como se observa ya se hace una distinción entre salarios y prestaciones que es diferente.

- c) Una vez cumplidos estos requisitos la Dirección General de Marina Mercante "D.G.M.M." dependiente de la SCT acordará/aprobará la Dimisión de Bandera.
- d) Obtener también un oficio del Director general de Marina Mercante en el cual se haga constar que se autorizó a la empresa la dimisión de bandera ya que se ordenó su baja de la Marina Mercante, de conformidad con las legislaciones aplicables.
- e) Si acaso no lo hiciera la DGMM, solicitarle entonces que envíe un telegrama o télex al Capitán de Puerto de donde estuvo matriculado el buque con el objeto de notificarle la aprobación de la dimisión de bandera, girándole instrucciones en consecuencia, para que efectúe la dimisión físicamente y le remita a la DGMM el Acta levantada por ese hecho así como la bandera nacional, certificado de Matrícula y demás documentación correspondiente, tales como la bitácora, diario de navegación y

certificados de clase, entre otros.

Es importante señalar que el Capitán de Puerto efectuará esta dimisión física de bandera siempre y cuando el interesado le presente el documento que acredite no adeudo al fisco ni a tripulación.

- f) Una vez que el Capitán de Puerto recibe este Télex/Telegrama se lleva a cabo la dimisión de bandera físicamente a la cual asisten los interesados y entregan lo señalado en el inciso precedente, expidiéndose un Acta de Dimisión de Bandera firmada por el Capitán de Puerto y los interesados junto con el capitán del buque.

Una vez hecho esto y de conformidad con las instrucciones ordenadas por la DGMM el Capitán de Puerto deberá remitir la documentación, bandera y lo demás estipulado a la misma DGMM la que acusará el recibo correspondiente y ordenará la cancelación de la fianza si la hubiere,

siempre que el propietario haya cumplido con las obligaciones que le marcan las leyes y reglamentos.

- g) Pasado lo anterior, se entrega la embarcación al nuevo propietario, expidiéndose también un Acta por ese hecho firmada por los capitanes del barco, es decir, por el que lo entrega y por el que lo recibe, se entregan asimismo todo lo existente en inventario y todos aquellos requisitos que se hayan especificado con anterioridad en un "MEMORANDUM OF AGREEMENT" celebrado entre los compradores y vendedores.

No está por demás hacer una observación sobre lo dispuesto por el Artículo 95 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que señala que la dimisión de la bandera no se puede realizar sin autorización del Ejecutivo Federal.

Al respecto, tenemos que curiosamente no es el Ejecutivo Federal o sea, el Presidente de nuestro país, el que autoriza esta dimisión de bandera, sino

que más bien es la Dirección General de Marina Mercante la que otorga esta autorización, contraviniendo en consecuencia esta disposición.

Sentimos que la razón por la cual nuestros legisladores estipularon que sea el Ejecutivo Federal quien autorice la dimisión de la bandera es con el objeto de impedir que por cualquier pretexto se saque del pabellón nacional un buque perjudicando con ello a la tripulación nacional que pierden sus fuentes de trabajo además de dañar la economía nacional ya que dichos buques dejarán de ingresar al erario nacional.

No obstante lo anterior, no debemos dejar de reconocer que no en todos los casos nuestra tripulación pierde su fuente de trabajo cuando se dimite la bandera del buque en el cual prestaban sus servicios.

En la práctica por ejemplo la tripulación mexicano que ahí prestaba sus servicios, puede se han dado estos casos siempre que haya acuerdo entre las partes.

Como podemos observar, como toda figura ésta tiene sus ventajas e inconvenientes. Así, la ventaja aquí de que no se cumpla con esta disposición estriba en que hace menos tardío el procedimiento para la

dimisión de la bandera ya que de depender la autorización para la dimisión de la bandera del buque, del Ejecutivo Federal por razones obvias se retrasaría aún más esta autorización.

De ahí que para que dicha disposición no resulte vulnerada cabría hacer una reforma sobre este punto en particular, o bien que sea el Ejecutivo Federal el que realmente otorgue esta autorización, aunque con ello -insisto- se demore más este procedimiento de dimisión de la bandera de un buque.

En mi capítulo de conclusiones y recomendaciones seré más explícita sobre una posible reforma al Artículo 95 fracción VI sin dejar de proteger, por supuesto, a nuestra marina mercante nacional.

Hasta aquí la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula que la matrícula y abanderamiento de un buque se perderán, es decir, hasta el inciso VI de su Artículo 95 que se refiere a la dimisión de bandera, pero, sin embargo, la Ley de Vías Generales de Comunicación contempla un supuesto más en el Artículo 282 inciso III que concretamente dice que la

nacionalidad mexicana de una embarcación se pierde por:

"Confiscación en país extranjero"(45)

Como dije antes, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos nada dice al respecto, posiblemente la razón por la cual la Ley de Vías Generales sí lo señala es para que en caso de que suceda no vaya a contar con dos nacionalidades la embarcación, veámoslo con un ejemplo:

El país extranjero confisca una embarcación mexicana al así hacerlo quizá el país extranjero en sus leyes establezca que al realizarse tal circunstancia se considerará de la nacionalidad de ese país extranjero por lo que de así contemplarse, la embarcación inmediatamente tendría dos nacionalidades.

Se me ocurre pensar que es un poco como lo señalan nuestras leyes al decir que se considerarán buques mexicanos los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas, pero como dije cuando me refería

(45) IBIDEM, P. 129

a este punto al legislador mexicano se le olvidó contemplar que el buque incautado o expropiado tiene una nacionalidad de la cual quizá su país no la cancele así.

De ahí que quizá el legislador pensando un poco en este conflicto haya decidido que la nacionalidad mexicana de una embarcación también se perdiera por esta causa.

Además de que, por supuesto, y es más bien esta la razón fundamental de existir de esta disposición, que se trata de un orden del Derecho Marítimo, es decir, es porque esto es el Derecho Marítimo, que también aquí genera ventajas e inconvenientes.

II.5 SE DEBE CONSIDERAR REALMENTE AL BUQUE MEXICANO EN ALTA MAR COMO TERRITORIO MEXICANO?

Antes de entrar de lleno en la explicación de este tema quiero dejar aclarado que más que afirmar si realmente el buque mexicano en alta mar es territorio mexicano o negar que lo sea, prefiero que sea el lector quien decida si lo es o no, ya que no me gustaría imponer mi postura, de ahí que haya planteado este inciso como una interrogante, por lo que a continuación expondré cómo es que se le considera territorio mexicano y cómo existen figuras que ponen en duda la territorialidad del buque en alta mar.

Quizá -aún no lo sé- en mi capítulo de conclusiones y recomendaciones muestre cual es mi postura, afirmarlo ahora sería muy aventurado por lo que trataré pues de expresarme en la forma expuesta.

La Doctrina ha señalado que el buque mercante en alta mar constituye una porción flotante de territorio del Estado al que pertenece. "Parece que la idea surgió por vez primera en una Exposición de Motivos elaborada por el Gobierno Prusiano en 1752, para justificar la confiscación de una suma de dinero

en detrimento de varios acreedores ingleses"(46)

Años más tarde, en 1879 el Secretario de Estado de Estados Unidos, William Evrast sostuvo que "El buque mercante, mientras se encuentre en alta mar, es como el buque de guerra en todos lados, parte del territorio del país al que pertenece"(47)

En opiniones contrarias a las antedichas tenemos que en 1804 el Juez del Almirantazgo Inglés, William Scott, Lord Stowell claramente sentó que:

"El principio fundamental de la jurisprudencia marítima inglesa era de que los buques en alta mar no constituían parte del territorio de un Estado"(48)

Este principio así se aceptó, sin embargo, la posición contraria aún tenía sus defensores, poniéndose así de manifiesto en un fallo del Tribunal Permanente de Justicia Internacional en el caso "LOTUS" en

(46) Sobarzo Loiza Alejandro. Op. Cit., pp. 351

(47) IBIDEM pp. 351 y 352

(48) IDEM. P. 352

1927(49) que adoptó la vieja teoría de la territorialidad cuando su presidente M. Huber, al pronunciar la sentencia del Tribunal manifestó que:

"Un corolario del principio de la libertad de los mares es que todo buque en alta mar es asimilado al territorio del Estado cuyo pabellón enarbola, porque, lo mismo que en su propio territorio, ese Estado ejerce su autoridad sobre el barco y ningún otro Estado puede ejercer la suya!"(50)

(49) Que consistió en un abordaje entre el vapor francés "Lotus" y el carbonero turco "Boz-Kourt" el 2 de agosto de 1926. El carbonero fue hundido y perecieron ocho de sus tripulantes. El "Lotus", recogió a los demás miembros de la tripulación, continuó su derrotero y llegó a Constantinopla. Las autoridades turcas detuvieron al oficial de derrota del vapor francés así como al capitán del carbonero turco.

El tribunal turco no aceptó la excepción de incompetencia hecha valer por el "LOTUS" por lo que su capitán fue sentenciado, lo mismo que el capitán del "BOZ-KOURT" lógicamente el gobierno francés protestó, defendiendo la competencia de sus propios tribunales. Las diversas gestiones condujeron a que ambos gobiernos acordaran someter el conflicto al Tribunal Permanente de Justicia Internacional.

El fallo de la corte fue de que los buques en alta mar, fuera de algunos casos particulares señalados por el Derecho Internacional, sólo se encuentran sujetos a la autoridad del estado cuyo pabellón enarbolan. Se señala que en virtud de principio de libertad de los mares, es decir, la ausencia de soberanía territorial en alta mar, ningún estado puede ejercer jurisdicción alguna sobre navíos extranjeros en dicho espacio." IOEM (18), pp. 354 y 355.

(50) Salgado y Salgado José Eusebio. "La territorialidad del Buque y el Impuesto sobre la Renta o Alquiler de los Contenedores". Prosur, Poligrafik. Cuaderno de Temas Latinoamericanos. Marzo 1986. no. 15. Año 2, p. 22.

Tal postura, es decir, la de la territorialidad, del buque en alta mar fue adoptada por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos al señalar en su Artículo 2º que:

"Los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano".(51)

Lo anterior, explica la razón de existir de aquellos preceptos como el del Artículo 4º. de la misma Ley que señala que "los delitos que se cometan a bordo de buques, se considerarán, conforme lo dispone el Código Penal Federal, como ejecutados en territorio de la República"(52)

O como el precepto que contempla la nacionalidad del niño nacido a bordo de un buque, el de los testamentos, matrimonios, y en fin todo acto acontecido en el buque, es decir, es el antecedente para explicar la razón de que los actos que tienen lugar a bordo del buque, se rigen por las leyes del Estado cuyo pabellón enarbola el buque. (53)

(51) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit. p. 475

(52) IBIDEM. p. 476

(53) Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la ...

La doctrina que se opone a esta teoría señala que quienes aceptan la territorialidad del buque en alta mar fundaron sus razones en la teoría de la ficción, aduciendo además que por qué solo en alta mar serán considerados los buques como territorio mexicano? Si se encuentran fuera de Alta Mar. cuál es su categoría jurídica?

Respecto de la ficción, se basan en decir que se trata de esta por la sola circunstancia de que el buque es un bien mueble y el territorio no, y así lo contempla la misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 106 al regular que: "Se aplicarán a los navios las normas relativas a los bienes muebles".(54)

Con lo anterior, los partidarios de tal postura tratan de explicarse cómo es posible que el buque sea territorio mexicano, si son conceptos bien

... República en Materia Federal. Artículos 70, 125 y 1583. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986. pp. 55, 60 y 294
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
 Artículo 30 Fracción III. México, Editorial, Porrúa, S.A., 1986 p. 38.

(54) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Op. Cit. p. 511

diferentes además de que si el buque fuera realmente territorio mexicano en alta mar saldrían sobrando algunas normas del Derecho del Mar como el DERECHO DE VISITA o el DERECHO DE PERSECUCION. establecidos en los Articulos 110 y 111 del Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar adoptado en Montego Bay, Jamaica el 10 de diciembre de 1982.(55)

Para explicar por qué se establece que saldrían sobrando tales disposiciones si se considera al buque como territorio. a continuación me referiré a tales derechos.

DERECHO DE VISITA.- Consiste en el derecho que tienen los beligerantes de visitar los buques mercantes de pabellón neutral que se encuentre en alta mar o en los mares territoriales de las partes en conflicto. para que se cercioren de su actividad siempre que haya motivo razonable para sospechar que el

(55) Convenio que fue ratificado por México el 18 de marzo de 1983 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10. de junio del mismo año. Dichos artículos corresponden casi textualmente a los artículos 22 y 23 del Convenio de Ginebra sobre el ALTA MAR del 29 de abril de 1958, ratificado por nuestro país el 2 de agosto de 1966 pero ya en vigor desde el 30 de septiembre de 1962. SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO. "LA TERRITORIALIDAD DEL BUQUE Y EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA O ALQUILER DE LOS CONTENEDORES". Op. Cit. p. 23.

buque. se dedica a la piratería. la trata de esclavos. se dedica a efectuar transmisiones no autorizadas (siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción). o que se sospeche que no tiene nacionalidad.

Como se puede apreciar. con lo anterior y si son fundadas las sospechas el buque beligerante puede llegar hasta la misma confiscación del buque visitado e inclusive conducirlo a un puerto del Estado cuyo pabellón porta el captor.

Por lo que si se equipara al buque en alta mar como territorio nacional veríamos que se estaría violando un derecho indiscutible de las potencias neutrales y que sería el de LA INVIOLABILIDAD DE SU TERRITORIO por lo que la postura señalada no se puede aceptar. Ahora bien, respecto del.

DERECHO DE PERSECUCION.- el cual consiste en la facultad del Estado ribereño de continuar en alta mar la persecución de un buque infractor de las leyes y reglamentos de ese Estado. siempre que la persecución se hubiera iniciado en alguno de los espacios marítimos del Estado de referencia con la condición además de que

no se interrumpa tal persecución. Esta persecución no se considerará iniciada 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 nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la plataforma continental.

Y más aún hay que destacar de este Derecho que:

"cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese 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 la zona económica exclusiva o de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía!"(56)

(56) SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSUBIO. Op. Cit., p. 24

Como es evidente, dice la doctrina que se muestra en contra de la postura de la territorialidad del buque, si se sigue dicha postura, al encontrarse el buque en alta mar, no podría llevarse a cabo el derecho de persecución, pues ello equivaldría a realizar actos de jurisdicción en territorio mexicano, es decir, se estaría violando la soberanía del Estado mexicano.

Al parecer, la posición de nuestra Ley aquí es totalmente inadmisibles, además de que si nos vamos un poco más lejos hay quienes la pueden considerar totalmente derogada por el Artículo 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que señala en el párrafo I que:

"Los buques navegarán bajo el pabellón de un sólo Estado y, salvo en los casos excepcionales(57) previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención estarán sometidos en Alta Mar a

(57) Tales casos excepcionales serían de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o de otros organismos intergubernamentales especializados, situación en la que obviamente no se encuentran los buques mexicanos. Asimismo los buques que acudan al amparo de "riesgo de guerra" estarán en este caso. IBIDEM. p. 24

la jurisdicción exclusiva de dicho Estado."

Con lo establecido por la Convención además de destruir la teoría de la territorialidad del buque mexicano en alta mar, ahora sí en mi opinión, manifiesta a la vez el fundamento jurídico para que en alta mar se aplique la ley del pabellón que enarbole el buque, es decir, en nuestro caso debería ser o es el fundamento por el cual los buques mexicanos en alta mar se rigen por lo dispuesto en las leyes mexicanas y no tanto por lo que señala el Artículo 2o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Además de que debido a la ausencia de soberanía en alta mar, es necesario que los buques se encuentren sometidos a una jurisdicción determinada y lo más lógico es que ésta sea la del Estado cuyo pabellón enarbole la embarcación.

Teniendo presente también que lo que en realidad se ejerce sobre los buques nacionales es jurisdicción plena, en cumplimiento por lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar en su Artículo 94 que indica que:

"Todo Estado ejercerá de manera efectiva su

jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón".

De ahí que lo anterior sea también un fundamento para que en alta mar se aplique la ley del pabellón que enarbola el buque y no tanto porque así lo establezca el Artículo 2o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al decir que los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano, lo cual ya vimos con los derechos de visita y de persecución resulta inadmisibles ya que de ser así se estaría afectando, tanto los principios de la inviolabilidad del territorio, como el de la soberanía nacional.

Ahora bien, pasando a la teoría de quienes defienden la postura consignada en el Artículo 2o. de la Ley citada podemos decir que la doctrina crítica la teoría de las ficciones jurídicas, que señala la posición contraria, aduciendo que deben de considerarse superadas ya que el ordenamiento jurídico crea sus propias estructuras, cuya naturaleza ontológica es la misma de todas las entidades ideales. Y que el territorio de un Estado es un ámbito espacial en el

cual el Estado ejerce sus competencias exclusivas. Y esto es el buque.

Como se puede observar los argumentos de esta tendencia son aunque lógicos poco fundamentados, es decir, no explican las razones por las cuales llegaron a esa postura.

Pasando ahora al segundo punto postulado por la doctrina que choca con el principio de la territorialidad del buque mexicano en alta mar, o sea a la pregunta de que por qué sólo en alta mar la ley considera al buque como territorio nacional, tenemos que la doctrina que se muestra partidaria de la territorialidad del buque mexicano en alta mar establece que nada más debe ser en alta mar porque de incursionar en aguas territoriales de un país extranjero y tratar de aplicar la ley del pabellón que porta en esas aguas territoriales ocasionaría un conflicto de competencias, además de que como ya sabemos, cuando el navío incursiona por aguas extranjeras, está sujeto, así sea parcial o limitadamente, a la jurisdicción del Estado ribereño, como lo señala la Convención de Ginebra. En este sentido se pronuncia nuestra Ley de Navegación en sus

Artículos 30. y 50. respectivamente al señalar 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 de las leyes mexicanas."

"... 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."

Como se aprecia, con esto se elimina totalmente el principio de la territorialidad, ya que el territorio, como su mismo nombre lo indica lo es "esté donde esté", es decir, donde se encuentre.

Como se ve, el espíritu de la Ley está acorde con el texto de la Convención de Ginebra y con la doctrina establecida por la Corte Internacional de Justicia.

Incluso la Ley del Servicio Exterior Mexicano dispone que el Cónsul deberá atenerse a la legislación

del país y hacer que se respete por nuestros buques intercediendo cuando no se le aplique como debe ser al buque nacional.

Con lo anterior, se explica pues, la razón por la cual únicamente en alta mar será aceptada la territorialidad del buque mexicano, explicación que al parecer es la más acertada.

Por último como mencioné al iniciar este capítulo, será en mi capítulo de conclusiones y recomendaciones donde haga más comentarios sobre este inciso expuesto, haciéndolo de tal forma con el objeto de que el lector al terminar este capítulo haga sus propias conclusiones y adopte la postura que crea la más acertada.

CAPITULO III

DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

III.I EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS ULTIMOS 10 AÑOS

No está por demás señalar que es necesario que hablemos del desarrollo que ha tenido la Marina Mercante Mexicana con el objeto de tener una idea de como ha ido evolucionando para con posterioridad entender el por qué de la creación del Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Hecha esta aclaración pasemos ahora al asunto que nos ocupa.

"En 1976 se contaba con 62 unidades, registrándose 516.907 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 27.000, marcándose o porcentaje en astilleros nacionales"

"En 1977 se contaba con 63 unidades, registrándose 545.876 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 57.777, marcándose o porcentaje en astilleros nacionales"

"En 1978 se contaban con 67 unidades, registrándose 616.046 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 55.000, marcándose o porcentaje en astilleros nacionales"

"En 1979 se contaban con 72 unidades, registrándose 721.128 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 58.700, marcándose o porcentaje en astilleros nacionales."

"En 1980 se contaban con 73 unidades, registrándose 868.186 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 35.000, marcándose o porcentaje en astilleros nacionales."

"En 1981 se contaban con 71 unidades, registrándose 862.524 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 75.000, marcándose o porcentaje en astilleros nacionales."

"En 1982 se contaban con 84 unidades, registrándose 1.044.887 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 96.900, marcándose el 36% para construcción en astilleros nacionales."

"En 1983 se contaban con 94 unidades, registrándose 1.263.607 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 188.010, marcándose el 41% para construcción en astilleros nacionales."

"Para 1984 se contó con 95 unidades, registrándose 1.232.541 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 181.400, marcándose el 69% para construcción en astilleros nacionales."

"Para 1985 se contó con 97 unidades, registrándose 1.341.748 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 170.000, marcándose el 71% para construcción en astilleros nacionales"

"Y en 1986 se contó con 97 unidades, registrándose 1.316.480 T.R.B. con un tonelaje en construcción de 224.456, marcándose el 61% para construcción en astilleros nacionales."(1)

De la estadística anterior vemos que el panorama no es muy prometedor en cuanto al tonelaje en construcción, ya que como podemos observar este tonelaje en construcción aumenta en una unidad cada año, principalmente en los años 1983 a 1986 lo cual muestra el poco desarrollo de la marina mercante mexicana.

Corroboramos lo mencionado anteriormente, las circunstancias producidas en 1985 que consisten en 6 bajas que sumaron 204.233 T.R.B. Todas estas bajas correspondieron al aumento privado, cuyas bajas estuvieron compuestas por tonelaje anticuado, ya que en el de los estatales, por el contrario, se experimentó un ligero aumento, este sector estatal en 1985 representó casi el 58% del T.R.B. en actividad, y tiene una edad promedio de 10-9 años. Como ejemplo tenemos una naviera que supera por sí sola las 100.000 T.R.B.

(1) LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA 1986, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1986 p. 143

de flota a saber: PEMEX que comparada con otros países, está por delante de PDVSA, Venezuela, PETROBRAS, Brasil, e YPF, Argentina.

En la estadística presentada se aprecia como a partir de 1982 se empezó a registrar tonelaje en construcción en astilleros nacionales, no obstante lo anterior, los concededores de la materia consideran que México ha llegado retrasado, dentro del concierto iberoamericano, a esta parcialidad de su actividad naviera.(2)

Se sabe que todo lo que se construye en astilleros mexicanos es para el sector de las empresas estatales, mientras que lo que está en construcción en astilleros franceses es para una naviera privada.

Lamentablemente, como sucede en Argentina y en Brasil, las construcciones en México están sumamente atrasadas, habiéndose producido ya varias postergaciones por diversos motivos, lo que impide que crezca por ese lado nuestra marina mercante.

(2) La Marina Mercante Iberoamericana 1986. Op. Cit. p. 148

Como podemos apreciar nuestra marina mercante, lamentablemente, si bien es cierto, que está en decadencia si podemos decir que no se puede desarrollar como quisiéramos, como ya vimos además de considerar que algunas navieras tanto en 1985 como en 1986 cayeron en cesación de pagos y en quiebra además de las bajas en nuestra marina mercante ocurridas durante los primeros meses de 1987, lo cual, como es lógico originó la creación de medidas con el objeto de impulsar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

III.2 EL INSUFICIENTE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA COMO PAUTA PARA LA CREACION DEL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO.

Como ya vimos en nuestro inciso precedente el desarrollo de nuestra marina mercante no es al ritmo que quisiéramos todo ello debido a la actual depresión económica que se presenta tanto a nivel nacional como internacional y que se agudiza aún más en nuestro caso si consideramos que la participación de las navieras mexicanas no alcanza siquiera el 5% en el comercio exterior mexicano, además de la cuantiosa erogación de divisas que ello implica, por lo que el Ejecutivo Federal decidió llevar a cabo medidas tendientes a incrementar la marina mercante mexicana.

Además las dificultades actuales para obtención de créditos destinados a la adquisición de embarcaciones y la falta de tripulaciones capacitadas fueron también otro de los móviles para la implantación de estas medidas.

Si recordamos nuestra estadística veremos que en 1979 se contaba con 72 unidades, sin embargo, se

registró un 89% de embarcaciones de bandera extranjera dedicadas al transporte en el comercio exterior marítimo del país, causando una fuga de divisas superiores a \$20,000,000,000.00 (VEINTE MIL MILLONES DE PESOS ANUALES 00/100), utilizándose la participación de estas embarcaciones extranjeras debido a la necesidad de fletar buques graneleros para transportar las importaciones de granos y minerales, además de Buques Tanque para movilizar la creciente exportación del petróleo.(3)

De acuerdo con datos disponibles a la fecha, que toman en cuenta el crecimiento total de los volúmenes de carga, se prevee que en la presente década, la Marina Mercante Mexicana necesitará por lo menos, duplicar el número de buques existentes así como incrementar seis veces su tonelaje actual, a fin de atender en parte las crecientes necesidades del país.

El personal marítimo portuario constituye, un factor esencial para la operación y futuro desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, su formación requiere

(3) Ponencia sobre Transporte Marítimo 28.04.82

de estudios académicos a nivel profesional, varios años de experiencia práctica en tráfico internacional, para estar familiarizados con la navegación, reglamentos marítimos internacionales, estiba y manejo de cargamentos heterogéneos, y con la operación de buques complejos y especializados en gran diversidad de mercancías, todo esto debido a que no cubren los requerimientos necesarios.

En la medida en que se supere la escasez de tripulaciones, un mayor movimiento marítimo se realizará en embarcaciones de bandera mexicana, y así permitirá resolver este grave problema que constituye un verdadero cuello de botella, para el crecimiento y progreso de la marina mercante nacional.

Así pues, todo lo expuesto, aunado al hecho de que más del 80% de la carga transportada por la vía marítima en el comercio internacional de México sea canalizada a través de buques extranjeros nos permite con claridad percatarnos de la necesidad de incrementar nuestros esfuerzos para apoyar el desarrollo de la marina mercante suficiente y genuinamente mexicana. De ahí que todo este insuficiente desarrollo de la Marina Mercante Mexicana motivara a nuestras autoridades

marítimas a la introducción de ciertas reformas en el marco legal correspondiente.

Dentro de los mecanismos destinados a tal efecto encontramos la creación del Padrón de Abanderamiento Mexicano, mediante el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1985, que viene a solucionar en gran parte el hecho de la utilización de buques extranjeros pero sin que exista fuga de divisas, ya que esta figura posibilita a las empresas navieras de nuestro país para adquirir embarcaciones con bandera extranjera para que las exploten en las mismas condiciones que las mexicanas, siempre y cuando exista el compromiso de abanderarlas como mexicanas a corto o mediano plazo.

Hemos visto pues, como este lento desarrollo de la Marina Mercante Mexicana ha sido uno de los móviles para la creación del Padrón de Abanderamiento Mexicano, cuyos resultados obtenidos hasta la fecha han sido positivos, pues bajo este sistema se han abanderado 16 embarcaciones en el período de 1981 a abril de 1986, con un tonelaje de peso muerto de 454,534 toneladas. Sin olvidar que se encuentran inscritos en el Padrón de Abanderamiento 36 buques con

un tonelaje de peso muerto de 964,771 toneladas, que deberán ser abanderados a corto plazo.

En septiembre 29 de 1987 en curso la Dirección General de Marina Mercante a través de su oficina del Padrón de Abanderamiento nos informó que actualmente se encuentran inscritos en el Padrón 49 embarcaciones con un tonelaje de 845,311 toneladas de peso muerto.

Asimismo, nos indicó que se han abanderado bajo un proceso de abanderamiento establecido en el Padrón de Abanderamiento Mexicano 21 embarcaciones con 515,092 Toneladas de Peso Muerto, lo que representa un 24% del tonelaje total de la flota mercante mexicana con que se cuenta en la actualidad en buques mayores de 500 Toneladas de Peso Muerto.

III.3 OTRAS MEDIDAS DE FOMENTO PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

Considerando que en el inciso III.2 hablamos de la importancia de contar con una Marina Mercante propia y adecuada para respaldar el comercio exterior mexicano que contribuya a lograr nuestra independencia económica, ahorrar y generar divisas, permitiendo el empleo productivo y bien remunerado a un gran número de mexicanos, no solo a bordo de los barcos, sino también en actividades en tierra que tendrán un desarrollo paralelo, tales como la reparación y construcción de barcos, la manufactura de equipos y maquinaria para estos y muchas otras conexas.

Es un hecho comprobado que las naciones que han avanzado en su desarrollo consideran que disponer de una marina mercante genuinamente nacional es un aspecto vital para asegurar su estrategia económica, ya que la falta o insuficiencia de la misma implica el riesgo de tener que depender de las marinas mercantes extranjeras con intereses ajenos a los nacionales.

Los factores anteriores influyeron para que

durante décadas México se rezagara en su propósito de contar con una marina mercante y un sistema portuario adecuado a las necesidades del comercio exterior del país. De ahí, que como medidas de fomento para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, a partir de 1979 se decidiera impulsar los programas relativos a la Educación Náutica.

En 1980 se publicó el Decreto Presidencial que estableció los Estímulos Fiscales (CEPROFIS) para Fomentar la Creación y Ampliación de Empresas Marítimas Mexicanas y la Utilización de sus Servicios para el Transporte de Mercancías. El cual quedó derogado.

En 1981 se promulgó la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Y el Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de dicha Ley.

En 1981 se inició también, la operación de un moderno buque escuela para la formación de marinos profesionales.

Consideramos que en su conjunto las disposiciones y medidas anteriores son positivas y constituyen avances significativos en el

establecimiento de las bases y en la implementación de los programas para el desarrollo de la Flota Mercante Mexicana.

Respecto de las medidas enumeradas anteriormente debemos especificar sobre cada una, diciendo así que por lo que respecta a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana tiene como objetivo PRIMORDIALES: (i) fomentar el desarrollo de la Marina Mercante de México, (ii) asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior.(4)

No cabe duda que el espíritu de la Ley fue el fomentar el desarrollo de la Marina Mercante como podemos ver en su Artículo 4o. al establecer la creación del Padrón de Abanderamiento Mexicano "El Padrón" como medida tendiente a este fin.

Además de lo establecido en el Capítulo denominado "De la Reserva de Carga" facultando a la

(4) Publicada en el Diario Oficial de la Federación en enero 8 de 1981.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "La Secretaría", para que reserve determinado transporte de carga de altura, para que sólo pueda efectuarse en buques de empresas navieras mexicanas incluso en buques inscritos en el Padrón, pero en todo caso se preferirá siempre el buque de bandera mexicana.

Estableciéndose también que el tráfico de cabotaje se hará en buques de bandera mexicana y sólo a falta de éstos, en buques inscritos en el Padrón y en su caso, la Secretaría podrá autorizar provisionalmente a que dicho tráfico sea hecho en buques de bandera extranjera, no inscritos en el Padrón.(5)

En general, el espíritu de esta Ley es con el objeto de fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y así se ve en todo lo dispuesto por la misma, dejando la transportación de cargas de importación y exportación propiedad del Gobierno Federal y aún las cargas tanto de importación como de exportación pero que están comercializadas con financiamiento del Estado

(5) Artículo 14 de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana Código de Comercio. México, 1986. Editorial Porrúa.

o avaladas por éste, así como las que disfruten de franquicia, exenciones o apoyos de carácter económico, para que se realice en buques de las empresas navieras mexicanas preferentemente y sólo a falta de estos buques será en buques inscritos en el Padrón.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la competente para señalar los requisitos que deban cumplir las empresas navieras mexicanas, (6) para participar en el transporte de las cargas que mencionamos anteriormente. Señalará también los casos de excepción en que las cargas puedan transportarse en buques de matrícula extranjera.

Se planea también como medida para el fomento

(6) Al respecto al Artículo 2o. del Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana señala que "la Secretaría, tomará en cuenta respecto de las empresas navieras mexicanas:

- 1.- Los recursos humanos mexicanos, al servicio de la empresa.
- 2.- Monto del capital social pagado.
- 3.- Su participación en la formación y capacitación del personal marino.
- 4.- Antigüedad de la empresa en los tráficos específicos, servicios proporcionados y porcentajes de participación alcanzado en cada uno de los mismos.
- 5.- El tonelaje de buques de matrícula mexicana que administre y las inversiones realizadas en los mismos.
- 6.- El tonelaje de buques fletados.
- 7.- Su programa de abanderamiento de buques mexicanos.
- 8.- El volumen de carga y el valor de los fletes.
- 9.- Los requerimientos actuales y futuros de servicio que implique cada tráfico.
- 10.- La rentabilidad de los tráficos."

de la Marina Mercante Mexicana el intensificar y ampliar los planes gubernamentales en materia de puertos, diques, astilleros para que se permita la adecuada operación, construcción y reparación de las embarcaciones.

Por otra parte, si se tiene en construcción un buque el cual gozará de los beneficios y exenciones que le otorga la ley y si es favorecido por la reserva de carga, se deberá construir en astilleros mexicanos, previa autorización de la Secretaría.

La Secretaría junto con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial podrá autorizar su adquisición o construcción en astilleros extranjeros cuando se compruebe que no pueden construirse en astilleros del país en el plazo que el naviero pretende y con las especificaciones que requiere.

Como se ve, lo anterior es una medida eminentemente nacionalista con el objeto de fortalecer nuestra Marina Mercante, es decir, no le quitan las posibilidades de crecimiento a nuestros astilleros mexicanos. Además se incita a los navieros para que prefieran nuestros astilleros, beneficiándolos de la

reserva de carga, por decir algún ejemplo. Asimismo, las reparaciones de las embarcaciones que gocen de los beneficios que señala la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, se estipula que deberán llevarse a cabo en astilleros y talleres del país, estableciéndose como caso de excepción las reparaciones de emergencia que serían aquellas que surgirían cuando las embarcaciones se encuentren en aguas jurisdiccionales de otra nación, en cuyo caso el capitán o propietario deberá justificar a juicio de la Secretaría, dichos extremos.

También la Secretaría, oyendo la opinión de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, podrá autorizar las reparaciones de embarcaciones en astilleros y talleres extranjeros cuando el naviero demuestre que los astilleros y talleres nacionales no pueden cumplir con sus programas de mantenimiento.

Como fomento también para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana se establecen en la Ley citada disposiciones para la formación y capacitación de la tripulación de lo que cabe destacar que será la Secretaría la que establecerá los sistemas de educación

y capacitación para preparar al personal de mando, oficialidad, subalternos y marinería que requieran las embarcaciones mercantes nacionales. Fijándose también los programas de estudio para los diversos niveles profesionales, de subalternos y de marinería, de acuerdo con el desarrollo de la Marina Mercante de México, en los términos que en su caso estipulen los tratados y acuerdos internacionales suscritos por nuestro país, lo cual como podemos apreciar es importante porque de esta forma nuestra Marina Mercante -si se quiere- puede estar capacitada al grado de las tripulaciones de otras nacionalidades.

Este programa de fomento que se establece tanto en la Ley como en el Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana(7) en mi opinión, no está fuera de la realidad ni tampoco es exclusivista sino al contrario, parece ser muy abierto ya que por ejemplo se permite a las empresas navieras mexicanas favorecidas con la reserva de carga negociar con navieras extranjeras, en función de un intercambio

(7) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 27 de octubre de 1981.

equitativo de tráficos, el transporte de hasta un diez por ciento del total, tratándose de carga general en servicio de línea, estando sujeto el resultado a la aprobación y registro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.(8)

Llegando al grado de que cuando se trata de cargas que no sean de importación y exportación comercializadas con financiamiento del Estado o avaladas por éste, así como las que disfruten de franquicia, exenciones o apoyos de carácter económico, la Secretaría resolverá las peticiones que los interesados le hagan respecto de la transportación de dichas cargas en buques que no sean de matrícula mexicana.

Se estipula, asimismo, no sólo como fomento para nuestra Marina Mercante sino inclusive para el país, que las Entidades gubernamentales o paraestatales, realicen sus importaciones y exportaciones que efectúen por vía marítima, bajo los términos siguientes:

(8) Artículo 4o. del Reglamento a los Capítulos Tercero Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, Octubre 27 de 1981.

"F.O.B." (LAB) (9) PARA LAS
: CARGAS DE
"F.A.S." (CB) (10) IMPORTACION

"C.I.F." (CSF) (11) PARA LAS
: CARGAS DE
"C.F." (CF) (12) EXPORTACION

- (9) "En este tipo de venta 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.

El precio de la cosa comprenderá todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de su entrega a bordo." (Artículos 213 y 214 de la LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. CODIGO DE COMERCIO. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1986.

- (10) "Es como la venta FOB pero 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 al comprador."
IBID, Artículo 215.
- (11) "En la compra-venta costo, seguro y flete, 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."
IBID, Artículo 216
- (12) "En la venta costo y flete se aplican las mismas disposiciones de la venta CIF con excepción de lo relativo al seguro."
IBID, Artículo 220.

Lo anterior, con el objeto de que tanto en las importaciones como en las exportaciones la carga sea transportada por buques mexicanos si es que ésto es posible, para explicarlo con mayor claridad les daré un ejemplo:

Una Entidad Paraestatal, importará "PITUFOS" bajo los términos de venta "FOB" o "FAS", al así hacerlo se le da la posibilidad al importador de él poner el buque.

Veamos el otro caso:

Una Entidad Paraestatal desea exportar plata(13) bajo los términos "CIF" o "C.F." Al así hacerlo, como son términos COST INSURANCE FREIGHT, o COST FREIGHT, es decir, en ambos se incluye el FREIGHT-FLETE el exportador/ vendedor se entiende obligado a contratar el transporte en los términos convenidos, lo cual al ser una entidad

(13) He citado Plata ya que México se encuentra entre los ocho principales países productores de plata (los otros siete son Perú, Estados Unidos, Canadá, U.R.S.S., Australia, Japón y Alemania Occidental)

paraestatal o gubernamental lo más correcto es que contrate un buque mexicano. Lo que como dijimos al principio resulta una fuente de ingresos para la Nación, fomentándose a la vez el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

Tal como ya hemos dicho, el espíritu tanto de la Ley como del Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la misma Ley es con el fin de fomentar el desarrollo de nuestra Marina Mercante, lamentablemente en la práctica no se aplican sus disposiciones con el efecto que se quisiera.

Aclaro que no estoy diciendo que no se aplique la ley, sino que sus efectos no son los esperados.

Es decir, las empresas navieras al negociar las importaciones y exportaciones lo hacen en función de su interés y no con el objeto de fomentar nuestra marina mercante, de ahí que las disposiciones de la Ley no causen el efecto que se pretendió al promulgarla.

Asimismo, como otra medida de Fomento para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana el Presidente

de nuestro país conciente (?) de que la Marina Mercante es una de las partes fundamentales del sistema de transporte mexicano, como instrumento estratégico para el desarrollo social y económico del país. Y de que el tráfico marítimo, tanto de cabotaje como de altura, representa un medio singularmente importante en el mercado moderno para la realización del intercambio de mercancías dentro de nuestro país y con el extranjero y que conciente (?) también de que la Marina Mercante Nacional debe ser fortalecida para que transporte un mayor porcentaje de carga del comercio interior y exterior de México y de esa manera contribuya a reducir la dependencia externa y en consecuencia al ahorro y generación de divisas tuvo a bien expedir el 13 de marzo de 1985 el DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS FISCALES PARA FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA MARINA MEXICANA, que sustituyó al que se derogó en 1982.

Como su nombre lo dice, con dicho decreto se tiene por objeto fomentar el desarrollo de la marina mercante mexicana dedicada al tráfico de altura o al de cabotaje mediante:

ESTIMULOS FISCALES.

Con estos se tiene la idea de que se promoverá:

- a) La creación de nuevas empresas de transporte marítimo.
- b) La ampliación de la capacidad de las ya existentes.
- c) La demanda del servicio público que presten empresas mexicanas dedicadas a la transportación de mercancías provenientes de otros países.(14)

Es importante destacar que no todas las empresas navieras gozarán de estos Estímulos Fiscales sino únicamente aquellas personas físicas o morales de nacionalidad mexicana cuya actividad principal sea la de prestar servicios de transporte público de mercancías de tráfico de altura o de cabotaje, en embarcaciones propias de bandera mexicana o en buques

(14) DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS FISCALES PARA FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. PUBLICADO EL 13 DE MARZO DE 1995 EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. Ultimo Párrafo de las Consideraciones.

inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano de la
SCT.(15)

Además estas empresas para tener derecho a disfrutar de los estímulos a que se refieren los Artículos 2o. y 3o., del Decreto que establece los Estímulos Fiscales y de los cuales después hablaré, deben de cumplir con los siguientes requisitos:

- . Contar con los permisos de importación y autorizaciones que en su caso se requieran.
- . Cumplir con lo que disponga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos así como con la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Extranjera en lo que resulten aplicables.
- . Contar con los certificados que expida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los cuales son:

(15) O sea una Empresa de Transporte Marítimo. *Ibidem*, p. 10

"I. Certificado de Inscripción en el Padrón de Abanderamiento Mexicano si es que la embarcación no tiene bandera nacional."

"II. Que durante el año anterior a la fecha de la solicitud, del total del tonelaje que transportó cuando menos el 50% lo haya hecho en embarcaciones propias de bandera mexicana o en buques inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

En defecto de lo anterior, los buques respecto de los cuales se solicite el estímulo, entonces el 50% del tonelaje de peso muerto de su flota debe estar integrado por barcos de bandera mexicana.

Si se trata de una empresa de nueva creación, este requisito no será exigible, durante el primer ejercicio fiscal."

"III. Si el motivo por el que se solicita el beneficio es para invertir en buques, maquinaria o equipo usados, estos bienes deben de reunir las características de eficiencia requeridas para la prestación del servicio."

"IV. Que la empresa beneficiaria participe en la formación y capacitación de la tripulación y que cumpla con los programas de abanderamiento"(16)

Ahora bien, y como lo mencioné anteriormente los estímulos de los cuales gozan son los siguientes:

"1. Un crédito equivalente al 10% del costo de la adquisición de ciertos bienes(17) contra impuestos federales,

(16) Estos requisitos que he enumerado están contemplados en el Artículo 10 del Decreto que Establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado el 13 de marzo de 1985 y que entró en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, cuya vigencia no debe exceder de cinco años.

(17) "a) Buques, maquinaria y equipos nuevos de fabricación nacional"

no destinados a un fin específico, pero siempre y cuando se encuentren directamente vinculados con su actividad y se destinen a formar parte de su activo fijo."

- "2. Un Crédito contra impuestos federales no destinados a un fin específico por el 100% del Impuesto sobre la Renta que causen sus actividades de transporte, cuando el monto de la inversión sea igual a la utilidad fiscal ajustada del ejercicio en que se causó el citado impuesto y una vez que se haya restado la correspondiente participación de los trabajadores en

"b) Buques, maquinaria y equipos nuevos o usados de fabricación extranjera pero sólo cuando no se fabriquen en el país con las características o en los plazos requeridos, previo dictamen de la SCI."

"c) Otros bienes tangibles, que a juicio de la SHCP previa consulta con la SCI, están directamente vinculados con la actividad de transporte marítimo de la empresa beneficiaria.

Cuando la maquinaria, el equipo u otros bienes tangibles que mencionamos en los tres incisos anteriores se destinen a utilizarse en embarcaciones, éstas deben ser propiedad de la empresa beneficiaria con bandera mexicana o estar inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano de la SCI."

las utilidades de las empresas."

La obtención de este crédito pueden disfrutarlo las empresas de transporte marítimo que inviertan en la adquisición de los bienes tangibles enumerados en la nota (17). Dichos bienes tangibles deberán estar directamente vinculados con las actividades de la empresa y formar parte de su activo fijo conforme al Programa de Inversiones previamente aprobado por la SCT.

"3. También podrán obtener un Crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 10% sobre el importe de la reparación de embarcaciones propias con bandera mexicana o de buques inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano de la SCT, cuando esta reparación se lleve a cabo en astilleros nacionales."

No está por demás señalar que no se comprende dentro de este beneficio cualquier gasto por concepto de

mantenimiento preventivo. entendiéndose por éste el realizado sistemáticamente por instrucciones de los fabricantes o constructores.

4. Por otra parte se contempla a las personas físicas o morales que para traer mercancías de un puerto extranjero de origen a uno nacional contraten los servicios de una empresa de transporte marítimo, entendiéndose por tal la ya definida anteriormente, y que otorgue dichos servicios en embarcaciones propias de bandera mexicana o inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 10% del costo del flete, pero sólo el flete.

Estos Estímulos Fiscales se otorgarán:

A través de Certificados de Promoción Fiscal, que son los documentos expedidos por la SHCP.

en los que se hace constar el derecho de su titular para acreditar su importe contra cualquier impuesto federal a su cargo, con excepción de los impuestos destinados a un fin específico.(18)

Con lo anterior, vemos como se han fijado programas tendientes a fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, pero lamentablemente aún nos falta mucho por hacer, porque es muy bonito sí, fijar estos programas pero de nada sirve si no tienen aplicación por lo que considero debemos tomar en consideración tales medidas con el objeto de desarrollar no sólo nuestra Marina Mercante sino también contribuir al desarrollo de nuestro país.

Por último, respecto a los logros de la Marina Mercante Mexicana, vale la pena destacar:

1. "Adopción de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana en 1981 y su Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto."

(18) Decreto que Establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Op. Cit. p. 12.

2. "Reformas a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 14 de enero de 1985, que conceden al Padrón de Abanderamiento Mexicano su fundamento legal para funcionar como un mecanismo de fomento y desarrollo para nuestra marina mercante."
3. "Publicación del Decreto que establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana el 13 de marzo de 1985 en el Diario Oficial."
4. "Unificación de las Comisiones Nacionales de Marina Mercante y Fletes Marítimos, mediante el Decreto por el que se Reforman los Artículos 13 al 18 del Capítulo II, de la Comisión Nacional de Marina Mercante, del Reglamento a los Capítulos 3º, 4º y 5º de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de julio de 1985, dándosele el nombre oficial de Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos"(19)

Por otra parte el Director General de Marina Mercante, Capitán Carlos M. Bandala Fraga, presentó un programa en el que se señala que el análisis global de la situación que prevalece en el ámbito nacional, pone de manifiesto que la crisis actual ha modificado las premisas que fundamentaron las políticas de desarrollo de la marina mercante mexicana.

De ahí, la necesidad de adoptar un nuevo esquema que responda a las condiciones actuales y que estaría basado en los siguientes elementos:

1. "Promover la prestación eficiente y competitiva de los servicios de transporte marítimo por parte de las empresas navieras mexicanas."
2. "Promover la utilización de embarcaciones nacionales para el transporte de las cargas del sector público tanto para su exportación como para la importación."
3. "Estudiar la posibilidad de que en las cargas financiadas por el Estado mexicano o adquiridas con aval de éste, el

financiamiento se haga extensivo al valor del flete cuando utilicen servicios de navieras mexicanas."

4. "Desarrollar los servicios de cabotaje hasta lograr nuestra autonomía y autosuficiencia en este renglón."
5. "Revisar, actualizar y definir la forma de aplicación de la legislación nacional destinada a impedir la competencia desleal o "dumping" contra el comercio y los servicios de transporte marítimo nacionales."
6. "En relación con los precios del combustible y lubricantes es urgente que los precios se mantengan a un nivel competitivo y garantizar su abastecimiento."
7. "Dentro del marco de acciones gubernamentales, promover la negociación de convenios bilaterales para constituir mecanismos de equidad y reciprocidad en materia de transporte marítimo"(20)

CAPITULO IV

PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO

IV.I ANTECEDENTES

Antes de dar un concepto de lo que es el Padrón de Abanderamiento Mexicano al que en el presente y por brevedad se le denominará como "EL PADRON", considero debemos citar sus breves pero no menos interesantes antecedentes.

Así, teniendo presente que las políticas implantadas en cada país, destinadas al fomento y desarrollo de sus marinas mercantes son diversas y abarcan aspectos varios de este sector de actividades, tenemos que también en México, el Gobierno Federal no ha escatimado esfuerzos para lograr este propósito ya que se considera que la Marina Mercante es una de las partes fundamentales del sistema de transporte mexicano, como un instrumento de desarrollo social y económico del país. Considerando también que el

tráfico marítimo, tanto de cabotaje como de altura representa un medio singularmente importante en el mercado moderno para la realización del intercambio de mercancías dentro de nuestro país y con el extranjero y que la Marina Mercante Nacional debe ser fortalecida para que transporte un mayor porcentaje de carga del comercio interior y exterior de México y de esa manera contribuya a reducir la dependencia externa y en consecuencia al ahorro y generación de divisas es que se requiere fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

Así, como mecanismo destinado a tal efecto se crea el PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO.

Esta figura es de muy reciente creación y sus antecedentes datan de 1980, año en que se publica el Decreto QUE ESTABLECIA LOS ESTIMULOS FISCALES PARA FOMENTAR LA CREACION Y AMPLIACION DE EMPRESAS MARITIMAS MEXICANAS Y LA UTILIZACION DE SUS SERVICIOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS, en el que se hablaba ya de él, concretamente en el artículo 7º que señalaba que:

"Las empresas marítimas de transporte para obtener los beneficios a que se refieren los

Artículos 2º y 3º, además de contar con los permisos de importación y autorizaciones que en su caso requieran y cumplir con lo dispuesto en las leyes federales en materia de navegación, comercio marítimo e inversiones extranjeras en lo que resulten aplicables deberán contar con los siguientes certificados expedidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes según el estímulo de que se trate".

- a) De inscripción en el Padrón de Abanderamiento Mexicano de las embarcaciones que no cuenten con tripulación nacional(1)

Asimismo, mediante Diario Oficial de enero 8 de 1981 en el que se decreta la LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA se establece una sanción para el caso de que los navieros bajo un buque registrado en el

(1) Artículo 7º del Decreto que Establece los Estímulos Fiscales para Fomentar la Creación y Aplicación de Empresas Marítimas Mexicanas y la Utilización de sus Servicios para el Transporte de Mercancías.

PADRON no fuera de acuerdo con las provisiones del CONTRATO DE FLETAMENTO(2) que en su caso tenga celebrado. En este caso la parte mexicana sería responsable ante el Gobierno Mexicano para reembolsar o regresar todos los beneficios disfrutados por el buque durante su permanencia en el PADRON(3)

Durante el mismo año de 1981 mediante Diario Oficial de octubre 27 en el que se publica el REGLAMENTO A LOS CAPITULOS TERCERO, CUARTO Y QUINTO DE LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA se deja ver una "chispa" (llamémosle así) de la existencia del PADRON, al establecer que:

- (2) Al respecto, es importante observar que no es correcto que a través de un contrato de fletamento se adquiera un buque, sino que es más bien a través de la locación, también llamada "leasing" o arrendamiento financiero y que en el medio marítimo internacional conocemos como "bareboat charter". En consecuencia la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante adolecía de ese error que afortunadamente quedó subsanado con el Decreto por el que se reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana publicado en el Diario Oficial de la Federación en enero 14 de 1985. Dicho decreto establece ya en su Artículo 4o. que es a través de un contrato financiero con opción de compra.
- (3) Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Artículo _____. Publicada en el Diario Oficial de enero 8 de 1981.

"La propia Secretaría, para los efectos del artículo anterior, tomará en cuenta respecto de las empresas navieras mexicanas:

...

...

VII Su programa de abanderamiento de buques mexicanos(4)

De lo anterior se puede apreciar la existencia del Padrón ya que se están contemplando las empresas navieras mexicanas que tienen inscritos en el Padrón buques de bandera extranjera.

El artículo 6° del mismo ordenamiento contempla también la existencia del PADRON al decir que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, resolverá las peticiones que los interesados le hagan respecto de la transportación de cargamentos en buques que no sean de matrícula mexicana(5).

De todo lo anteriormente citado podemos

(4) Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Artículo 2° Fracción VII publicado en el Diario Oficial de octubre 27 de 1981.

(5) IBIDEM, Artículo 6°

percatarnos que sólo se hacía referencia al PADRON pero sin entrar en detalle, es decir, sin establecer dichas disposiciones un concepto del PADRON, para que sirva, su reglamentación en general y para mayor desventura de dicha figura sin reglamentación legalmente escrita. La primera disposición que contempló el PADRON (EL DECRETO QUE ESTABLECIA LOS ESTIMULOS FISCALES PARA FOMENTAR LA CREACION Y AMPLIACION DE EMPRESAS MARITIMAS MEXICANAS Y LA UTILIZACION DE SUS SERVICIOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS) fue derogado por decreto de 30 de diciembre de 1982 por lo que podemos presumir que aparentemente el PADRON quedó desprotegido sin una reglamentación legal impresa continuando, sin embargo, los trámites de registro en el PADRON a discreción de las Autoridades Marítimas quienes preocupadas por esta situación basándose en las facultades que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal se publica un Decreto en el cual se da a conocer la existencia orgánica de la Dirección General de Marina Mercante apareciendo ya creada la Oficina que tendría a su cargo el PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO dentro del Departamento de Promoción y Control para Reserva de Carga que a su vez depende de la Dirección de Fomento y Desarrollo de la Dirección General de Marina Mercante.

Al respecto, podemos observar que la oficina encargada del Padrón de Abanderamiento Mexicano es más lógico que hubiera dependido como simple departamento del Registro Público Marítimo Nacional toda vez que el procedimiento de inscripción en el Padrón tiene como fin último la adquisición de la nacionalidad mexicana para las embarcaciones inscritas en el Padrón. El haberlo creado de la manera en que está funcionando duplicó innecesariamente las funciones administrativas.

De esta forma, decíamos ya estaba creada la Oficina del PADRON pero aún carecía de una reglamentación legal escrita que estableciera sus bases de funcionamiento, manejándose en consecuencia esta figura a discreción de las Autoridades Marítimas, lo cual como toda figura sin reglamentación legal expresa produjo cierto descontento entre las empresas navieras que deseaban inscribir sus buques en el PADRON ya que alegaban que carecía de fundamentación legal expresa, los requisitos que les eran solicitados por parte de las autoridades marítimas. No obstante este descontento así continuó el PADRON hasta que en enero 14 de 1985 se publica el Decreto por el que se reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana en el que se establece el PADRON DE

ABANDERAMIENTO MEXICANO en el cual se registran las embarcaciones de bandera extranjera operadas por empresas navieras mexicanas,(6) regulándose ya de una manera más formal el PADRON, es decir, ya se establecen en este Decreto requisitos y ciertas características para la inscripción en el PADRON.

La regulación del PADRON ya legalmente expresa -sentimos-, fue la pauta para que con posterioridad mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de marzo 13 de 1985(7) se establecieran estímulos fiscales para fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana ya que uno de los beneficios que otorga el PADRON a los buques inscritos en éste es el de otorgar estímulos fiscales de ahí que en dicho Decreto se contemple también la figura del PADRON.

A pesar de la regulación del PADRON ya de una manera más formal, todavía faltaba mucho por regular de esta figura, es decir, se necesitaba de una

(6) Decreto en el que se Reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de enero 14 de 1985.

(7) Decreto que Establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de marzo 13 de 1985.

reglamentación específica concreta y única en la que sólo se hablara del PADRON, faltaba su REGLAMENTO.

Así y con fundamento en las Reformas a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1985, en su Artículo 3º transitorio en que se señala que el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano deberá emitirse en el término de 180 días, contados a partir de la fecha de entrada en vigor de las reformas, se llevan a cabo las gestiones correspondientes para la elaboración del Reglamento del Padrón.

Para la formulación de dicho Reglamento se solicitó a los integrantes de la Comisión Nacional de Marina Mercante, (8) en su Plenaria del 1º. de abril de 1985, aportar sus comentarios y puntos de vista. Los

(8) La Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos se integra por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Marina Mercante, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Programación y Presupuesto, Energía Minas e Industria Paraestatal y la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Ade más de un representante del Banco de México.

Artículo 14 del Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

criterios emitidos por algunos de los integrantes de la Comisión sirvieron de apoyo para la elaboración -de apenas- un Anteproyecto del Reglamento.

Finalmente en marzo 7 de 1986 se Decreta en el Diario Oficial de la Federación el REGLAMENTO DEL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO en el que se establecen las condiciones y modalidades para la inscripción en el PADRON de las embarcaciones de bandera extranjera, el cual entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

No obstante, este sistema fue criticado arduamente por las instituciones laborales de marinos mercantes los que acudieron a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, aduciendo que se discriminaba a los trabajadores mexicanos con esta figura.

La Cámara escuchándolos propone sendas modificaciones que al momento de la elaboración de esta tesis se están estudiando y quizá se aprueben en el próximo período de sesiones.

Las adiciones son sobre los artículos 12-A

del Capítulo II y el 26 del Capítulo de sanciones, fracción VI de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana que se refieren a lo siguiente:

El artículo 12-A, establece que en igualdad de circunstancias, las empresas navieras utilizarán, desde el momento mismo de la inscripción de las embarcaciones en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, personal mexicano, salvo el caso, debidamente comprobado a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("La Secretaría") de funciones que no pudieran ser utilizadas por personal nacional o en el caso de que exista impedimento legal derivado del contrato de adquisición de las embarcaciones.

Como podrán observar, con esto se pretenden entre otras cosas, asegurar la superación de toda dependencia del exterior, ya que la disposición vigente del Reglamento resulta contrario a la política del Gobierno de la República plasmada en la Constitución así como en la Ley Federal del Trabajo, respecto de que en igualdad de condiciones debe darse preferencia al personal mexicano sobre el extranjero, de ahí que se proponga esta reforma a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y que definitivamente llevará

también a reformar el Reglamento del Padrón.

Lo que se pretende -considero- viene a desvirtuar el espíritu del Reglamento del Padrón en lo que respecta a lo contemplado en su Artículo 4 que señala precisamente uno de los supuestos para inscripción de buques en el Padrón al decir que podrán inscribirse en el Padrón las embarcaciones adquiridas en propiedad que no pueden abanderarse y matricularse mexicanas por falta de tripulación disponible.

Lo único que denota lo anterior es que definitivamente tripulación disponible la hay pero lamentablemente no lo suficientemente capacitada para inmediatamente trabajar en las embarcaciones inscritas en el Padrón o en cualquiera otra, de ahí que se contemple tanto en las disposiciones vigentes del Reglamento del Padrón como en las iniciativas de reformas el que solamente en casos excepcionales y previa calificación de la Secretaría, podrá operar personal extranjero cuando no exista tripulación mexicana debidamente capacitada para el desempeño de una función específica.

Por otra parte, lo que se pretende, de

acuerdo con la Exposición de Motivos de las Iniciativas que reforman la Ley para el Desarrollo de La Marina Mercante Mexicana es aumentar las fuentes de Trabajo y evitar la fuga de divisas, ya que como se sabe a la tripulación extranjera se le paga en dólares y con manifiesta desproporción del salario que se les paga a los nacionales.

La fracción VI del Artículo 26 se refiere únicamente a la sanción que corresponderá por la infracción al Artículo 12-A antes explicado, consistente en una multa de 500 a 1000 veces el salario mínimo vigente en la misma área metropolitana en el momento en que se detecte el incumplimiento de la disposición anteriormente señalada.

IV. 2 QUE ES EL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO. SUS VENTAJAS E INCONVENIENTES.

En términos simples el PADRON DE ABANDERAMIENTO es un Registro especial creado para inscribir todos aquéllos buques de bandera extranjera que son operados por empresas navieras mexicanas pero sólo en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción de compra.

Es decir, para que nos quede clara la definición la explicaremos desglosándola de la siguiente manera:

1. ¿Qué debe entenderse por Registro Especial?
2. Tener la legítima posesión de las embarcaciones extranjeras mediante cualquier contrato financiero con opción de compra.

La palabra registro significa anotación o

inscripción que se realiza sobre alguna cosa. También con ello se alude al libro o libros en donde se llevan las anotaciones. Con el término "registro" se hace referencia también a la oficina encargada de realizar las anotaciones o asientos (10).

Para nuestro caso, es la última acepción la que comprende lo que es el Padrón y es especial porque sólo se inscribirán embarcaciones extranjeras operadas por empresas navieras mexicanas.

Respecto al inciso 2 se quiere decir que se debe tener la legítima posesión de la embarcación extranjera mediante cualquier contrato financiero con opción de compra.

Al respecto, es necesario primero definir qué es un contrato financiero para que nos quede más claro.

Curiosamente, es muy poca la doctrina que explica cuáles son los contratos financieros con opción de compra, tan es así, que autores como Sánchez Medal

(10) COLIN SANCHEZ, GUILLEPMO. PROCEDIMIENTO REGISTRAL DE LA PROPIEDAD. MEXICO, EDITORIAL PORRUA, S.A. 1985. TERCERA EDICION P.17

en su obra De los Contratos Civiles y Lozano Noriega en su obra sobre Contratos sólo se refieren al arrendamiento financiero, pero no explican qué es un contrato financiero con opción de compra, ni cuáles son.

De ahí que me atreva a considerar como único contrato financiero con opción de compra al "arrendamiento financiero" por virtud del cual uno de los contratantes entrega al otro una cosa determinada para que use de ella por cierto tiempo, durante el cual la parte que la recibe debe pagar cantidades periódicas de dinero que en su cuantía excedan del precio comercial de ese uso, y con el pacto de que al cubrirse la última de tales cantidades o al pagarse además de ella un simbólico precio adicional, se convertirá en propietario de la cosa.

A dicho contrato el autor Sánchez Medal ha solido llamarlo "arrendamiento-venta". (11)

Es importante señalar que debido a la anómala

(11) SÁNCHEZ MEDAL, RAMÓN DE LOS CONTRATOS CIVILES.

disposición en el sentido de que si la venta fuera hecha al fiado, podrá el vendedor exigir el precio con sus intereses en caso de mora, más no podrá pedir la rescisión del contrato, que entrañaba una excepción al principio general de la cláusula resolutoria implícita en los contratos sinalagmáticos, indujo a los vendedores a tratar de eludirla a través de un conocido artificio que les protegiera frente a la mala fe o a la insolvencia de los compradores.

Para tal efecto se revistió a estas compraventas de la apariencia de un arrendamiento, por virtud del cual el supuesto arrendatario adquiriría la propiedad del bien hasta que acababa de pagar la última renta, como única opción terminal, con el riesgo para él de perder los abonos que bajo el nombre de rentas hubiera pagado, en caso de que por virtud de una acción rescisoria por incumplimiento del supuesto arrendamiento que aquí no estaba prohibida se le obligara a devolver el bien que había recibido.

Este medio tan singular de encubrir bajo un arrendamiento las ventas en abonos, procedimiento que protegía al máximo al vendedor y exponía a muy graves peligros principalmente al comprador de escasos

recursos, no fue ciertamente muy original, como lo demuestra el "leasing" anglosajón, donde aunque no existía la derogación que negaba la rescisión por incumplimiento de las ventas al fiado, no consignaban tampoco una necesaria reglamentación expresa en la misma ley acerca de las ventas en abonos (12)

Así las cosas, nuestro legislador de 1928 esclareció la naturaleza jurídica de este tipo de contratos. Al efecto, primeramente admitió con relación a las partes la resolución de la compraventa en abonos por falta de pago del precio por virtud de la cláusula resolutoria implícita.

Se reglamentó asimismo, dice a este respecto la exposición de motivos del Código Civil de 1928, lo más posible el contrato de promesa de venta con el fin de evitar que muchas de las ventas que se hacen por las compañías de máquinas de coser, por las agencias de automóviles se disfracen de contratos de arrendamiento financiero (13).

(12) SANCHEZ MEDAL, RAMON. OP. CIT P. 193

(13) IBIDEM. P. 191

Con lo anterior, pretendo poner de manifiesto la necesidad de la interpretación sistemática de cada "arrendamiento financiero", ya que como hemos visto bajo este nombre genérico se pretende encubrir muy diferentes figuras contractuales.

De tal manera que si la opción terminal en el contrato de arrendamiento financiero es la transmisión automática de la propiedad al llamado arrendatario, una vez que éste pague la última cantidad de dinero, que es lo que ordinario acontece, estaremos frente a una compra-venta a plazos.

Si la opción terminal es sólo la prórroga del arrendamiento, habrá arrendamiento. Y si la opción terminal es una promesa unilateral de venta a favor del arrendatario, habrá una unión externa de contratos. (14)

(14) UNIONES DE CONTRATOS. En que no hay un contrato único con efectos complejos, sino en realidad se trata de la coexistencia de dos o más contratos diferentes. Estos contratos pueden ser de tres clases:

- a) Unión meramente externa de varios contratos
- b) Unión recíproca de varios contratos, con dependencia unilateral o bilateral.
- c) Unión alternativa.

El primero, es decir, el que nos interesa es por ejemplo cuando en un mismo documento se consigna un préstamo de dinero y una promesa de venta de un bien raíz.

Con lo anterior, podemos concluir que para inscribir un buque en ese Registro Especial que es el Padrón debemos tener la legítima posesión de la embarcación mediante un contrato de arrendamiento financiero con opción de compra y que en la práctica internacional marítima se conoce como BAREBOAT CHARTER.

Al registrarse dichos buques en el Padrón se programa su abanderamiento como mexicanos en las condiciones y modalidades que fija el Reglamento del Padrón, y del que hablaremos en el inciso siguiente, el cual fija también las condiciones y modalidades para la inscripción en el Padrón de las embarcaciones de bandera extranjera.

Ahora bien, ya dijimos que se registrarán las embarcaciones de bandera extranjera, pero se preguntarán los lectores: ¿todas las embarcaciones de bandera extranjera? Pues bien la respuesta es no y se registrarán las siguientes:

- . Buques de bandera extranjera, en el caso de que las empresas navieras demuestren su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción de compra,

pero dichos buques no deben exceder en tonelaje o en valor a los que operen con bandera mexicana, o sea que si quieren registrar un buque en el Padrón los armadores nacionales tienen que tener tonelaje mayor que el que pretenden registrar bajo esta modalidad.

Embarcaciones adquiridas en propiedad pero que no se pueden abanderar y matricular mexicanas por falta de tripulación disponible, y como es sabido por nosotros las embarcaciones desde el momento en que se abanderan definitivamente deben ser tripuladas solamente por mexicanos por nacimiento(15). De ahí que mientras se cuenta con esta tripulación se registran estas embarcaciones en el Padrón puesto que no pueden quedarse sin registro, porque si bien es cierto que ya son propiedad de las empresas navieras mexicanas aún no se les abanderan mexicanas

(15) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Op Cit pp. 493 y 509.

por falta de esta tripulación, porque que caso tendría abanderarla mexicana si no puede operar precisamente por falta de dicha tripulación.

Como ya antes explicamos en los Gremios de marinos mercantes, capitanes y maquinistas se comenta que no hay suficientes fuentes de trabajo para ellos razón por la cual resulta irónico aducir la falta de tripulación disponible para inscribir una embarcación en el Padrón.

Como claro ejemplo de que tenemos tripulación sin trabajo en buques de pabellón nacional, lo tenemos en aquellos jefes de máquinas trabajando en industrias, así como capitanes de altura actuando como administradores de empresas.

Ahora bien, el Reglamento nos hace ver que no sólo se acude al Padrón por la falta de tripulación disponible, como razón para inscribir la embarcación en el Padrón, sino que puede ser que no se haya pagado totalmente el valor del buque y éste al estar inscrito en el Padrón sigue siendo una garantía para su pago al propietario que lo está vendiendo, razón poderosa para

utilizar el Padrón de Abanderamiento Mexicano en lo que a la tripulación respecta.

Así, nuestros legisladores considerando que el plazo de cuatro años que el vigente Reglamento del Padrón establece, propicia en la mayoría de los casos, que las empresas alarguen al máximo dicho plazo o bien, no cumplan con el mismo disfrutando mientras tanto de los beneficios y exenciones que la ley les otorga a las embarcaciones inscritas en el Padrón los ha llevado a pensar en una iniciativa de reformas a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana adicionando un Artículo que establezca un plazo menor para el abanderamiento.

Además, se contempla también lo relativo a las prórrogas en la iniciativa de reformas de la siguiente manera:

"Artículo 4-A. El plazo para la matrícula y abanderamiento de las embarcaciones extranjeras, será de un año contado a partir del día siguiente de su inscripción en el Padrón de Abanderamiento, cuyo plazo podrá ser prorrogado por una sola vez, en seis meses más, previa solicitud de las empresas y con la

justificación plena, a criterio de la Secretaría de las causas que justifiquen la prórroga o cuando se trate de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente comprobados.

Al respecto, considero que la reducción de este plazo seguramente causará una fuerte polémica de parte de nuestras empresas navieras ya que no debemos olvidar que es precisamente por falta de financiamiento el que nuestras navieras recurren al Padrón y que obviamente en el término de un año no podrán cubrir.

Es cierto sí que muchas de las navieras que inscriben buques en el Padrón no cumplen con el compromiso de abanderamiento, nadie lo niega, pero definitivamente este término de un año en mi muy particular punto de vista es extremado.

Tampoco sé -lo reconozco- si el término de cuatro años es el apropiado pero de lo que sí estoy convencida es que para que funcione tanto el Padrón de Abanderamiento así como lograr su objetivo es lo propuesto en cuanto a la prórroga porque de esta manera como se establece en la iniciativa de reformas únicamente podrá el plazo ser prorrogado por una sola vez y sólo en seis meses más, además de la

justificación plena a criterio de la Secretaría de las causas que justifiquen dicha prórroga.

Con lo anterior, definitivamente se evitará que se alargue indebidamente e injustificadamente el compromiso de abanderamiento y que no ha funcionado como se pretende debido a que en las vigentes disposiciones que al respecto se establecen se contempla de manera libre y sin control el que se podrá prorrogar la fecha de abanderamiento, es decir, no se limita el número de prórrogas que se podrá solicitar lo que en realidad es lo que no contribuye al cumplimiento del abanderamiento ya que en tal virtud nuestras navieras "piden y piden" prórrogas.

De esta manera, considero se cubrirán dos aspectos:

1. Cumplir con el programa de abanderamiento a muy corto plazo.
2. Cuando se abanderen las embarcaciones como mexicanas serán embarcaciones si no nuevas al menos no tan viejas que lo único que originan es el hacernos de una

marina mercante "chatarra".

Es indudable que las iniciativas de reformas a esta Ley -de aprobarse-, conllevarán a reformar el Reglamento del Padrón en su parte conducente.

Por otra parte, se propone también, adicionar al Artículo 26 del capítulo de sanciones la fracción V que señala que se sancionará con la cancelación de la inscripción en el Padrón y con la restitución al Estado de los Beneficios de que se hubieren disfrutado si se infringe la disposición antes explicada, así como una multa de 1000 a 2000 veces el salario mínimo vigente en el área metropolitana en el momento de la cancelación.

- . Las embarcaciones fletadas por las empresas; para ser operadas durante el período de construcción de embarcaciones nuevas, adquiridas por las propias empresas y cuyo contrato de construcción haya sido autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("La Secretaría") y que además se inscriba dicho contrato en el Registro Público Marítimo Nacional ("El Registro"). Como

se ve sólo embarcaciones fletadas mientras se tenga en construcción otra embarcación.

Pueden inscribirse en el Padrón las embarcaciones dedicadas al transporte marítimo, fluvial, portuario, a servicios de mar afuera y de construcción, de carga y servicios similares.

De lo anterior, podemos decir que el Padrón es un Registro Especial, a través del cual se permite a las empresas navieras mexicanas operar buques de bandera extranjera, pudiendo explotarlos comercialmente en las mismas condiciones que las embarcaciones mexicanas, siempre y cuando exista el compromiso de abanderarlas como mexicanas dentro de un plazo máximo de cuatro años(16) y cumpliendo además con ciertos requisitos que conforman la figura misma del Padrón y que iremos estudiando paulatinamente. Como se ve, es una figura que si bien es cierto fomenta el desarrollo

(16) Al respecto, es importante señalar que está en revisión también en la LIII Legislatura de la Cámara de Diputados dicho plazo para reducirlo a un año lo que se espera se apruebe en el próximo período de sesiones como ya dijimos anteriormente al hablar de las iniciativas que pretenden reformar la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

de la Marina Mercante Mexicana ha desatado en el medio marítimo dos posiciones, es decir, los que se muestran en pro y en desacuerdo con el Padrón, de ahí que sea necesario exponer las ventajas e inconvenientes de dicha figura.

VENTAJAS E INCONVENIENTES.

Iniciando con las ventajas que trae consigo el Padrón tenemos que, ya que por muchos años la práctica marítima ha sido el fletar buques para desarrollar el comercio marítimo y considerando además la falta de créditos destinados a la adquisición de embarcaciones, se ha estilado en el medio marítimo el fletamento de buques de bandera extranjera, desarrollándose así estos contratos de fletamento pero lamentablemente con la desventaja de que dichos Fletes eran para las empresas navieras extranjeras, incrementando con esto sus divisas, de modo que mientras por un lado, las navieras mexicanas se desarrollaban y contribuían al comercio exterior, realizaban el transporte de mercancías a través de embarcaciones extranjeras que precisamente por tratarse de éstas aunque las navieras fueran mexicanas se veían en desventaja sobre las embarcaciones mexicanas en

cuanto a la distribución de la carga, estímulos fiscales y apoyos económicos, ya que por tratarse de embarcaciones extranjeras, como dije antes, no gozaban de estos beneficios.

Por otra parte, las beneficiadas eran también las empresas navieras extranjeras al dar en locación, arrendamiento financiero o "leasing" (Bareboat Charter) sus embarcaciones, de ahí que se haya creado el Padrón de Abanderamiento, en el que se pueden inscribir las embarcaciones que se adquieran a través de "cualquier" contrato financiero con opción a compra beneficiándose las empresas navieras mexicanas ya que, es cierto que continúan operando buques de bandera extranjera y que los explotan comercialmente y que el flete es para las navieras extranjeras, pero con la ventaja ahora de que estas empresas con embarcaciones inscritas en el Padrón podrán beneficiarse de la reserva de carga, estímulos fiscales y apoyos económicos durante el tiempo en que estén inscritas estas embarcaciones en el Padrón.

Como podemos apreciar se amplía la capacidad de estas navieras ya que a través de los estímulos fiscales pueden obtener como dijimos en nuestro

Capítulo III los siguientes estímulos fiscales:

Un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico equivalente al 10% del costo de adquisición de ciertos bienes, siempre que se encuentren directamente vinculados con su actividad y se destinen a formar parte de su activo fijo(17).

Un crédito contra impuestos federales no destinados a un fin específico por el 100% del Impuesto Sobre la Renta que causen sus actividades de transporte, cuando el monto de la inversión sea igual a la utilidad fiscal y ajustada del ejercicio en que se causó el citado impuesto y una vez que se haya restado la correspondiente participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas. Lo anterior sólo en el caso de que inviertan en la adquisición de bienes

(17) Decreto que Establece los Estímulos Fiscales Op. Cit P. 10

tangibles que deberán estar directamente vinculados con las actividades de la empresa y formar parte de su activo fijo conforme al Programa de Inversiones previamente aprobado por la Secretaría(18).

- . Un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 10% sobre el importe de la reparación de embarcaciones propias con bandera mexicana o de buques inscritos en el Padrón, cuando dicha reparación se lleve a cabo en astilleros nacionales(19).
- . Bienes que de adquirirlos en propiedad asimismo, les permitirán a estas empresas

(18) 1810, P. 10 Y 11

(19) Para el cálculo de éste estímulo, se considerará como importe de la reparación el consignado en la factura extendida por el astillero nacional que hubiere efectuado la reparación, excluyendo gastos por impuestos, seguros comisiones, remolques, mantenimiento preventivo o cualesquiera otros que a juicio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previa opinión de la Secretaría, no sean susceptibles de beneficiarse.
1810 p. 11

navieras obtener esos beneficios, es decir, no solamente por la inscripción en el Padrón se reciben dichos beneficios, sino que también por tener los buques en propiedad y registrados como mexicanos de acuerdo con dicho decreto.

Otra de las ventajas es que con estos estímulos en relación con los bienes que se adquieran conforme a los Artículos 2o. y 3o. del Decreto que Establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, en cierta forma se obliga a las empresas navieras que tienen inscritos sus buques en el Padrón a abanderarlos mexicanos ya que los beneficiarios deberán por un período no inferior a los cinco años siguientes a la fecha de expedición del Certificado de Promoción Fiscal:

- I. Conservar las embarcaciones con bandera nacional y ABANDERAR LAS INSCRITAS EN EL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO de conformidad con el programa aprobado por la Secretaría.

II. Destinar los bienes que adquiriera, de manera exclusiva al desarrollo de la actividad de transporte público de mercancías.

III. Destinados a atender el transporte marítimo del país o a participar en el tráfico internacional. Como se ve, aquí se pretende cubrir tanto el campo nacional como internacional, lo cual es muy bueno ya que se fomenta por llamarlo así la prioridad del transporte de nuestro país, pero de ninguna manera limitándolos porque se les invita a participar en el tráfico internacional que traducido para nosotros es ingreso de divisas y desarrollo del comercio exterior.

IV. No se permite conceder, en ningún caso, su uso o goce temporal a terceros, independientemente de la forma jurídica que al efecto se utilice. Lo cual también es positivo para nuestras navieras ya que se evita la fuga de

divisas, captándose el mercado de transporte marítimo que significa, fuente de ingresos y creación de empleos, es decir, se amplía con esto, la capacidad de estas navieras. Aunque por otra lado tiene sus inconvenientes como lo señalaré en su oportunidad.

- V. No sólo se les prohíbe conceder su uso sino que prohíbe transmitir su propiedad, salvo por vía hereditaria y en los casos previstos en el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que habla de los privilegios marítimos, en cuyos casos no hay tal ventaja, en mi opinión de lo que puede entender es que al inscribir una embarcación en el Padrón y al gozar de estos estímulos en relación con los bienes que se adquirieran conforme a los Artículos 2o. y 3o. del Decreto que hemos estado mencionado es una obligación la que se contrae para abanderar la embarcación como mexicana, es decir, no es el Padrón una figura creada únicamente con el objeto de

aumentar el tonelaje mexicano sino que se hizo también con el espíritu de beneficiar a nuestras navieras mexicanas aunque sin dejar de reconocer que también resultan favorecidas las navieras extranjeras que dan mediante "cualquier" contrato financiero con opción de compra sus buques de bandera extranjera a nuestras navieras mexicanas.

Ahora bien, otra de las ventajas que proporciona el Padrón y mas que a algún otro, al Estado, es que si las empresas que resultaron beneficiadas como consecuencia de la inscripción de buques en el Padrón, no cumplen con el abanderamiento en la fecha establecida en su programa aprobado, incluyéndose prórrogas, es decir, que aún con éstas no exceda de cuatro años deben restituir al Estado los beneficios y exenciones de que disfrutaron durante el tiempo que estuvieron inscritos, lo cual será además motivo de cancelación de la inscripción del buque de que se trate.

Lo anterior es una buena medida ya que no se

pierde lo que se otorgó en caso de que no cumplan con el abanderamiento de la embarcación, de no establecerse esta medida sería una puerta fácil de abrir para todas aquellas navieras tanto nacionales como extranjeras para inscribir sus buques en el Padrón y gozar por lo tanto de los beneficios y exenciones que se otorgan incluyendo el trato de que como mexicanas se les da a las embarcaciones inscritas en éste.

No obstante, que se regresan al Estado los estímulos fiscales y demás beneficios que se disfrutaron no debemos dejar de reconocer, sin embargo, que nada se dispone sobre las utilidades y los intereses del capital recibido, es decir, que esos bienes reeditaron durante los cuatro años no aparecen señalados y que por lo tanto no se regresan, esos podrán retenerlos y a pesar de que no se abanderó la embarcación como mexicana a la larga se obtuvo una regalía.

Como podemos observar, esto no lo contempló el Reglamento del Padrón, que debió señalarnos no sólo los beneficios sino también los intereses obtenidos por dicho capital durante el tiempo que permaneció la embarcación en el Padrón.

Con esto, lo que pretendo destacar es que si bien es cierto que resulta conveniente para el Estado esta medida, no la podemos considerar completamente satisfactoria por las cuestiones ya citadas y que estimo deberían tomarse en consideración para una mejor reglamentación del Padrón en beneficio de nuestra Nación.

Otra de las ventajas que proporciona el Padrón y que quizá es uno de los móviles más fuertes para inscribir las embarcaciones en el Padrón es- como lo mencioné en algún lado anteriormente- que debido a las dificultades actuales para la obtención de créditos destinados a la adquisición de embarcaciones, se adquieren embarcaciones mediante "cualquier" contrato financiero con opción de compra, es decir, existe en las navieras mexicanas la intención de adquirir buques para abanderarlos mexicanos pero como no cuentan con los fondos necesarios para adquirirlas en ese momento -mientras obtienen créditos- adquieren las embarcaciones mediante un contrato financiero pero con opción de compra.

Dicho contrato lo inscriben en el Padrón

garantizándole al mismo tiempo a la naviera extranjera que adquirirá la embarcación en propiedad a corto o mediano plazo según se fije en el contrato respectivo, beneficiándose asimismo la naviera extranjera ya que su buque inscrito en el Padrón enarbolará su bandera y como será un buque inscrito en el Padrón será objeto de mayores posibilidades de que se contrate en fletamento, ya que quienes contraten los servicios de una empresa de transporte marítimo que otorgue servicios en embarcaciones inscritas en el Padrón también pueden gozar de cierto estímulo fiscal, además de que tal como lo contempla la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, el tráfico de cabotaje -por ejemplo-, se hará en buques de bandera mexicana y sólo a falta de éstos, en buques inscritos en el Padrón y en su caso, la Secretaría podrá autorizar provisionalmente que dicho tráfico sea hecho en buques de bandera extranjera, NO inscritos en el Padrón. Como se desprende de lo anterior, si bien es cierto que se prefiere a los buques mexicanos no se descarta la posibilidad de oportunidad para los inscritos en el Padrón sobre los buques de bandera extranjera NO inscritos en el Padrón.

En consecuencia al estar trabajando esta

embarcación de bandera extranjera resulta beneficiada la naviera extranjera indirectamente, aunque también claro y más importante la naviera mexicana que tiene inscrito el buque en el Padrón y como vimos también resulta beneficiada la persona física o moral que para traer mercancías de un puerto extranjero de origen a uno nacional contrata los servicios de la naviera mexicana que tiene inscrito el buque en el Padrón.

No obstante lo anterior, no puedo dejar de reconocer que esta situación resulta inconveniente como lo señalaré al hablar de las inconveniencias del Padrón de Abanderamiento.

No es ocioso el señalar en este momento lo que en líneas arriba indiqué que al inscribir la embarcación en el Padrón se está garantizando que se adquirirá la embarcación, al respecto no puedo dejar de señalar que en cierta forma el Padrón es una garantía de que se adquirirá la embarcación en propiedad, no obstante que se adquiera mediante "cualquier" contrato financiero con opción de compra ya que como su nombre lo indica es con opción de compra o sea que puede o no llegar a comprarse la embarcación, no obstante ello, decía, es una garantía el Padrón de que se adquirirá la

embarcación en propiedad porque como al inscribirse en el Padrón la embarcación se tiene que abanderar mexicana, para hacer esto se tiene que ser propietario de la embarcación, es decir, adquirirla en propiedad y en caso de no abanderarse mexicana se tiene que regresar al Estado, como ya dije antes, los beneficios y exenciones de que se disfrutaron mientras se tuvo el buque inscrito en el Padrón, lo cual en mi opinión no resulta muy conveniente para la naviera mexicana.

De ahí, que en cierta forma el Padrón sea una "GARANTIA" de que se adquirirá la embarcación en propiedad a corto o mediano plazo según se estipule.

Con lo anterior, vemos la importancia de que las navieras extranjeras deban estar concientes y bien informadas de lo que es el Padrón de Abanderamiento Mexicano y así como a lo largo de esta tesis he pedido a las autoridades marítimas colaborar, para un mejor desarrollo del Derecho Marítimo Mexicano, me permito también hacer un llamado a todos los abogados marítimos que entre muchas otras, entra aquí nuestra participación con el objeto de informar a ciencia cierta a las navieras extranjeras y entes extranjeros relacionados con el derecho marítimo sobre lo que es el

Padrón con el objeto de que como dije antes estén concientes de lo que realmente es y no pretendan debido a confusiones o malas intepretaciones beneficiarse con esta figura.

Otra de las ventajas del Padrón de Abanderamiento es que no se limita a las empresas navieras para adquirir embarcaciones en propiedad, en el supuesto de que no hubiera tripulación disponible para el buque que se adquiriera, esto es importante y conveniente porque como ya dijimos desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación deberá ser tripulada por mexicanos por nacimiento (20) y como al comprar la embarcación se tiene que abanderarla, lógicamente y en consecuencia tiene que tener tripulación mexicana por nacimiento y decíamos si se compra la embarcación y no se tiene tripulación disponible -que si la hay-(21) para esta resulta poco

(20) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.
pp. 509, 493 y 518

(21) Al respecto es importante comunicar lo ofensivo que resulta para los gremios de marinos el que se diga que no hay tripulación disponible ya que ellos mismos nos han informado que existe un gran número de desocupados entre sus afiliados y que las esperanzas de obtener trabajo para los egresados de las Escuelas Náuticas son mínimas, noventa por cada escuela anualmente aproximadamente.

productivo y financiable que se compre la embarcación y se abandere pero sin operar por falta de tripulación mexicana disponible para este barco, de ahí que para no limitar a estas navieras se les permita inscribir en el Padrón las embarcaciones así adquiridas pudiendo mientras tanto -según entiendo- contratar tripulación extranjera para que trabaje en este buque, de esa forma aunque no tenga tripulación mexicana el buque puede operar mientras se cuenta con la tripulación mexicana para poder abanderarse y matricularse mexicana la embarcación.

Para poder inscribir en el Padrón una embarcación colocada en este supuesto se debe de presentar, entre otros requisitos, un programa de abanderamiento que detalle la sustitución paulatina de la tripulación extranjera por nacional, la categoría que requieran tener cada uno de los tripulantes y la fecha propuesta para el abanderamiento definitivo, este programa se somete a la aprobación de la Secretaría.

Con lo anterior vemos que resulta conveniente para las empresas navieras mexicanas el comprar una embarcación aunque no se cuente con la tripulación disponible porque de todos modos generará ingresos a la

empresa naviera.

Ahora bien, que pasaría si no existiera el Padrón y la empresa quiere comprar una embarcación pero conciente de que no cuenta con la tripulación para la misma, la pregunta es ¿la adquirirá en propiedad no obstante lo anterior?. En mi opinión sí y lo que seguramente haría esta naviera es darla en arrendamiento financiero a casco desnudo (BAREBOAT CHARTER), es decir, dar en arrendamiento sólo la embarcación quedando a cargo del fletador poner la tripulación, es decir, se responsabiliza de la navegación, administración y explotación marítima y comercial del buque, mientras que el propietario se obliga a conferir el arrendamiento contra el pago de una renta (22), el uso y el control del buque sin tripulación y sin armamento, esto es, sin abastecerlo de lo necesario para la navegación.

Es evidente, que de esta manera nuestros

(22) Es de notar que el precio por el uso del buque no se denomina "flete" como es en los casos de contratos de fletamento por tiempo y por viaje. Asimismo, Chorley y Giles en su Derecho Marítimo no consideran como flete, sino precio del arriendo, la cantidad devengada por alquiler del buque. Lo anterior es en opinión de algunos autores mexicanos.

navieros mexicanos no se ven imposibilitados de contribuir al comercio exterior y mucho menos de continuar desarrollándose como navieras y generar ingresos como vemos que realmente generan divisas, pero que si lo comparamos con las ventajas que les proporciona el Padrón les resulta mucho más conveniente inscribirlas en él.

No está por demás mencionar que quienes recurren en la práctica al fletamento a casco desnudo de sus buques sin inscribirlos en el Padrón son usualmente armadores que desean incrementar de manera temporal su flota y aunque no les hace daño esta posición, ya que incluso tienen la posibilidad de subarrendar el buque a otros fletadores si vemos que no resulta conveniente para el Estado, ya que no se posibilita la oportunidad de aumentar el tonelaje mexicano lo que con el buque inscrito en el Padrón si es factible, es decir, tanto resulta conveniente para el Estado como para la empresa naviera mexicana ya que gozará de los beneficios y exenciones a que tiene derecho por tratarse de una empresa que tiene buques inscritos en el Padrón.

Es importante dejar aclarado que no quiere

decir que no se pueda dar en fletamento a casco desnudo una embarcación inscrita en el Padrón, al contrario en realidad es lo que ordinario acontece si es que se inscribió el buque en el Padrón por carecer de la tripulación disponible, ya que la empresa naviera con su buque inscrito en el Padrón puede hacer dos cosas.

- . La primera y que ya dijimos es contratar la tripulación extranjera de la empresa naviera extranjera a la cual le compró el buque (lo cual es más difícil).
- . Y la segunda es darlo en fletamento a casco desnudo pero a una empresa naviera mexicana, (lo cual, además de ser más factible resulta más conveniente y ventajoso para el fletante y fletador, ya que además de ambos generarse ingresos, generan fuentes de trabajo, tanto para la tripulación como para el personal de tierra, además también de que sea factible que ambos gocen de los beneficios y exenciones a que tienen derecho las empresas navieras con buques inscritos en el Padrón. Se preguntarán que por qué el

fletador puede gozar de dichos beneficios y exenciones, pues bien, la razón es por lo dispuesto en el Decreto que Establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (23) y que ya hemos citado.

Quizá si algún naviero mexicano de reciente ingreso al medio marítimo, es decir, que sea una empresa de nueva creación, lee esta tesis dirá que es cierto que se tengan ciertas ventajas de inscribirse el buque(s) en el Padrón pero que quizá muchos aunque quieran no podrán inscribirlos en el Padrón, ya que por ser de reciente creación no poseen una flota mercante mexicana superior o similar en tonelaje o valor a las embarcaciones que se pretenden inscribir, lo cual diríamos que sería cierto si no existiera y que afortunadamente existe la posibilidad de inscribir las embarcaciones fletadas por las Empresas, recuérdese que tiene que ser con opción de compra, para ser operadas durante el período de construcción de embarcaciones nuevas, adquiridas por las propias Empresas, es decir,

(23) Decreto que Establece Estímulos fiscales. Op. Cit. p. 12.

quizá no poseerán una flota mercante mexicana similar o superior en tonelaje o valor a las embarcaciones que se pretende inscribir pero se abre la posibilidad para inscribir los buques en el Padrón si es que tienen en construcción embarcaciones y que serán adquiridas por las mismas Empresas y siempre y cuando ese contrato de construcción haya sido autorizado por la Secretaría e inscrito además en el Registro Público Marítimo Nacional. Así, dichas embarcaciones se abanderarán mexicanas al finalizar su construcción.

Con lo anterior vemos que el Padrón de Abanderamiento trata de ser lo más accesible a las Empresas Navieras con el objeto de aumentar el tonelaje mexicano, siendo además ventajoso porque seguramente y como tiene en construcción un buque que adquirirá, gozará de los estímulos fiscales que señala el Artículo 2o. del Decreto que Establece Estímulos Fiscales y que ya hemos mencionado.(24) Y que de no tener inscrito en el Padrón alguna embarcación no gozaría de este estímulo lo cual, en la situación económica actual resulta de gran utilidad.

(24) VID. SUPRA, P 212 a 214

No obstante lo anterior, el Reglamento del Padrón no contempla la posibilidad de aquellas empresas navieras que aunque no son de reciente creación, no tienen tonelaje mexicano, y que sin embargo, se les presentan oportunidades para adquirir buques a través de un contrato de arrendamiento financiero con opción a compra pero que lamentablemente no pueden inscribir en el Padrón por carecer de este tonelaje.

Con esto, vemos pues que nuestro Padrón de Abanderamiento aún adolece de muchos defectos y que si los menciono es con el objeto de que se subsanen.

Pensando una solución para el caso concreto anterior se me ocurre que por qué no autorizar la inscripción de estos buques?, ya que de qué sirve tener tonelaje mexicano "chatarra" que no nos sirve de nada y que en algunos casos se tiene, sólo para cumplir el requisito del Padrón?.

Creo que mejor sería en lugar de negar su inscripción el permitir que se inscriban pero con la condición de que sean dos los buques a inscribirse en el Padrón y con el compromiso de abanderar como mexicano uno de tales buques al término de un año seis

meses o dos años y en caso de incumplimiento cancelar inmediatamente su inscripción en el Padrón de ambas embarcaciones.

De esta forma, considero se ganarían:

- . Para la empresa naviera su posibilidad de crecimiento.
- . Para el Estado el fomento de su Marina Mercante, contribuyendo para tratar de salir del subdesarrollo.

Otra de las ventajas que proporciona el Padrón y que no puedo dejar de mencionar que me causó un poco de extrañeza es lo consignado en el Artículo 31 del Reglamento del Padrón y que en el inciso siguiente explicaré como funciona y que sin embargo resulta conveniente tanto para la empresa que tiene buques inscritos en el Padrón, como para la cesionaria, es decir, el Artículo citado dice que las empresas podrán traspasar a otro empresa que reúna los requisitos legales, los derechos que tengan por virtud de la inscripción del buque en el Padrón, para lo cual deberá contar con la previa aprobación de la Secretaría. Así

pues, resulta conveniente para la cesionaria ya que estará disfrutando de la reserva de carga, estímulos fiscales y apoyos económicos de que gozan las empresas con embarcaciones inscritas en el Padrón y la ventaja que resulta aquí para el cedente quizá sea la transacción a la que llegue con el cesionario. Veámoslo con un ejemplo:

La Naviera cedente traspasa a la Naviera cesionaria los derechos que tiene respecto de determinados estímulos fiscales en virtud de que no dispondrá de ellos y que la naviera cesionaria necesita y así lo hace pero acuerda con la Naviera cesionaria que en virtud de ese traspaso le realice el transporte de una mercancía a un lugar por el cual navega la embarcación de la Naviera cesionaria y que la Naviera cedente no realiza dicho tráfico a ese determinado lugar y por eso se lo piden pero a un flete menor que el del mercado y de esta forma es como podrían salir beneficiadas ambas empresas.

Como dije anteriormente me causa un poco de extrañeza esta disposición además de que se menciona sin ir más a fondo de la misma.

Ventaja resulta también, la oportunidad que se da a las empresas que no ejerzan la opción de compra de un buque, después de haberlo tenido inscrito en el Padrón, previa autorización de la Secretaría de sustituirlo por una embarcación de valor similar o superior y abanderarla como mexicana en la fecha prevista para el buque sustituido en el programa aprobado por la Secretaría. De esta forma no se tienen que restituir al Estado los beneficios de que gozaron mientras tuvieron inscrita su embarcación en el Padrón, en consecuencia no pierde la Naviera mexicana ni tampoco el Estado ya que de todos modos existirá la posibilidad de aumentar el tonelaje mexicano.

Asimismo, resultan muy convenientes los requisitos que se solicita deben reunir los contratos que celebren las empresas navieras que hayan adquirido alguna embarcación de bandera extranjera, ya sea en propiedad o mediante "cualquier" contrato financiero con opción a compra y que tenga por objeto la legítima posesión de dicha embarcación. Dichos requisitos son:

- a) Que le garanticen a las empresas el uso total y pacífico del buque.

b) Que le permita a las empresas que el buque cuente parcial o totalmente con tripulación mexicana desde su inscripción en el Padrón. Lo cual es muy bueno, ya que se generan empleos además de que en la aplicación de sus respectivos programas de abanderamiento, las empresas deberán proveer el entrenamiento y capacitación de personal en coordinación con la Secretaría para que dicho personal vaya reemplazando paulatinamente a la tripulación extranjera durante el proceso de abanderamiento, o sea que además de generar fuentes de trabajo se capacita a la tripulación existente.

c) Que establezca que las empresas adquirirán la embarcación en un plazo determinado a un precio menor que el del mercado en el momento de su compra.

Este requisito se entiende -ya que parece un poco absurdo- si consideramos los ingresos que tendrá la empresa naviera extranjera al dar en arrendamiento con opción a compra su buque inscrito en el Padrón ya

que serán muy factibles las posibilidades de contratar los servicios de ese buque, lo cual, señalaba, motiva a estas navieras extranjeras en hacer ciertas concesiones a las navieras mexicanas que están adquiriendo la embarcación y ésta es una muy buena concesión y oferta para la empresa mexicana de adquirir la embarcación a un precio menor que el del mercado, de ahí también la importancia de que los navieros extranjeros conozcan los requisitos que pide el Padrón, es decir, que tengan conocimiento de este hecho.

Con el panorama anteriormente expuesto, considero estoy cubriendo el objetivo que me motivó para escribir sobre este tema y que basta para enterarse cual es remitirnos a este, ya que forma parte integral de este trabajo. en la introducción.

Por último, otro de los aspectos positivos que nos muestra el Padrón son los resultados obtenidos hasta la fecha en el medio marítimo reconociendo que ha contribuido aunque sea en una mínima parte en el desarrollo del Derecho Marítimo Mexicano, es decir, es un escalón más de nuestro Derecho Marítimo.

Como dije al principio, es de suma

importancia considerar que el Padrón de Abanderamiento Mexicano ha creado dos corrientes, lo que le ha ocasionado que se le haya atacado en diversas ocasiones por empresas navieras mexicanas que han encontrado para ellas más que ventajas ciertos inconvenientes que limitan su capacidad de crecimiento. Los inconvenientes que ocasiona el Padrón han originado protestas por parte de empresas navieras mexicanas que poseen actualmente buques de bandera mexicana, argumentando que sus embarcaciones se han visto afectadas en virtud de que los diversos buques inscritos en el Padrón han tenido prioridad para la transportación de cargas en tráfico de altura e inclusive en tráfico de cabotaje, violándose lo dispuesto por la reforma establecida en la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana en que se establece la reserva de determinado transporte de carga de altura, para que sólo pueda efectuarse en buques de las empresas navieras mexicanas que tengan buques de su propiedad y matriculadas y abanderadas mexicanas o en buques inscritos en el Padrón, pero con la salvedad de que en todo caso se preferirá SIEMPRE el buque de bandera mexicana.

Asimismo, se reserva el tráfico de cabotaje para los buques de bandera mexicana y sólo a falta de

estos, se hará en buques inscritos en el Padrón. Lo cual se ha visto francamente violado, ya que como decíamos se ha preferido a los buques inscritos en el Padrón que a los buques mexicanos de las empresas navieras mexicanas, no obstante, regularse en la Ley aludida que se debe dar preferencia a los buques mexicanos, y no obstante también existir disponibilidad de embarcaciones mexicanas.

Lo anterior, por una parte resulta inconveniente para algunas de nuestras navieras -y estoy de acuerdo con éstas- pero por la otra resulta un tanto positivo si consideramos que al suceder esto se está dando lugar a la competencia, lo cual es muy bueno porque aunque nos pese y sea difícil admitirlo, quizá si se ha preferido a los buques inscritos en el Padrón es porque los servicios que prestan son mejores y menos costosos o quizá igual de costosos pero con mejor servicio, disponibilidad y seguridad para realizar los tráficos requeridos, -aclaro dije quizá-.

De ahí, que ante tal situación se motive a nuestras navieras mexicanas a otorgar un mejor servicio, a mejorar los fletes y servicios que presten.

Lamentablemente sí ocasiona perjuicios a nuestras navieras el hecho de que se prefieran los buques inscritos en el Padrón, ya que se les está quitando la posibilidad de generación de ingresos tanto por los fletes como perjuicios para las tripulaciones de estas embarcaciones.

Lo anteriormente expuesto, ha sido uno de los más fuertes ataques que ha tenido el Padrón, ya que según fuentes directas que han tenido de alguna manera contacto con el Padrón se han suscitado en la práctica estos casos en que no obstante que existen buques mexicanos disponibles para el transporte de carga de altura e inclusive de cabotaje se ha preferido que dichos transportes los realicen los buques inscritos en el Padrón, originando lógicamente fuertes protestas y ataques al Padrón, cuyo espíritu no es ese como lo vemos en las reformas a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y en el Reglamento del Padrón, sino que más bien son las autoridades marítimas e inclusive algunas navieras las que han desvirtuado el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Este sistema que se está implantando se está tomando del Convenio de las Naciones Unidas sobre las

Condiciones de Inscripción de los Buques de Febrero de 1986.

Cuando exponía una de las ventajas que proporciona el Padrón, señalé que si bien es cierto que en cierta forma resulta conveniente, por otra parte resulta perjudicial que una empresa que tiene un buque en el Padrón y que en relación con los bienes que adquiera conforme a los Artículos 2o y 3o del Decreto que establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana se vea limitada la empresa beneficiaria al menos por un período no inferior a los cinco años siguientes a la fecha de expedición del Certificado de Promoción Fiscal, en no conceder esos bienes que adquiera al uso o goce temporal de terceros sin importar la forma jurídica que se utilice, ya que se está limitando su capacidad.

Lo que quiero destacar es que por un lado es cierto que por ser empresa que tiene su buque(s) inscrito en el Padrón y quiere adquirir alguno de los bienes enumerados en el Artículo 2o. del Decreto aludido puede por ese hecho obtener un crédito contra impuestos federales como ya hemos dicho, pero por otra

parte y es aquí donde está lo inconveniente, no tanto ya del Padrón en sí sino del derecho a gozar de ese estímulo, es que no se puede dar en fletamento por ejemplo, si es que se trata de un buque, es decir, siento que se está limitando su campo de acción.

Otra cosa que resulta más grave aún es la prohibición de tramitar la propiedad de esos bienes, salvo por vía hereditaria y en los casos previstos en el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Resulta grave porque simplemente se está prohibiendo venderlos, con lo anterior quiere decir que si la naviera entra en liquidación de Quiebra no puede disponer de éstos por así disponerlo este Decreto? quiere decir también que si la naviera, no obstante que reciba una magnífica oferta de compra de esos bienes, no podrá venderlos por lo aquí dispuesto?

En mi opinión es cierto que se reciben estímulos cuando se adquieren, pero por otra parte quizá lo que se podría ganar con la disposición o venta de estos bienes podría resultar de mucha mayor productividad pero que sin embargo, por lo aquí dispuesto se ve paralizada esta posibilidad de productividad y de crecimiento.

Creo que si analizamos bien esta disposición no es en sí, la figura del Padrón la que presenta los inconvenientes en cuanto a estos beneficios se refiere sino más bien los requisitos derivados de la obtención de estímulos que en forma indirecta involucra que se piense que es la figura misma del Padrón la que presenta estos inconvenientes.

Otra de las fallas o errores de nuestros legisladores al respecto, fue el incorporar una dispensa para el cumplimiento de estas obligaciones, es decir, con esto puede pues pensarse que se dan facilidades para violar lo que se establece en el propio decreto que de alguna manera involucra al Padrón de Abanderamiento.

Se señala en el Artículo 16 último párrafo del Decreto aludido(25) que;

"En situaciones excepcionales, la Secretaría

(25) DECRETO QUE ESTABLECE ESTÍMULOS FISCALES PARA FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. Op. Cit. p. 13

de Hacienda y Crédito Público, escuchando la opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrá autorizar la dispensa del cumplimiento de alguna de las obligaciones que hemos señalado, siempre y cuando se cumplan los objetivos del Decreto citado".

Otro de los inconvenientes que presenta el Padrón y que quizá sea uno de los que más presente tienen nuestras empresas mexicanas es que el inscribir buques en el Padrón significa un modo de competencia desleal por las razones ya expuestas con antelación, además de que puede resultar un tanto engañoso para nuestras autoridades marítimas y para nosotros, ya que puede ser que nunca lleguen a abanderarse mexicanas las embarcaciones inscritas en el Padrón.

No obstante que como sanción se establezca la devolución de los beneficios y exenciones de que disfrutó la empresa naviera con buques inscritos en el Padrón mientras los tuvo inscritos en éste además de la cancelación de dicha inscripción que de nada sirve si consideramos que quizá fueron muy pocos los beneficios que solicitó la empresa, razón por la cual no le será oneroso restituirlos al Estado si lo comparamos con los ingresos generados durante su inscripción en el Padrón,

ya que como hemos dicho se ha preferido a los buques inscritos en éste a pesar de existir empresas navieras que tienen disponibilidad de embarcaciones mexicanas.

Lo precitado trae a colación otro de los móviles que me llevaron a escribir sobre este tema, es decir, es un punto que he citado en mi objetivo de la presente tesis y que es precisamente el destacar la importancia del Padrón de Abanderamiento Mexicano como medio de competencia para las empresas que no tienen buques inscritos o que no desean inscribirlos en éste, con el objeto de motivarlas o "despertarlas" para que mejoren los servicios que otorgan con sus buques abanderados mexicanos e inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional y se pueda preferir en consecuencia sus embarcaciones cuando se trate de determinado transporte de carga de altura o de cabotaje que se tenga que otorgar.

El hecho de que entre mis objetivos que me motivaron a desarrollar este tema sea el citado anteriormente, no quiere decir que me muestre en pro del Padrón, sino más bien lo que pretendo es que tomemos conciencia de que a falta de mejores servicios se propongan mejorar los prestados y mientras tanto no

paralizar el desarrollo económico de otras empresas navieras contribuyendo éstas al desarrollo de nuestra Marina Mercante así como al desarrollo del Comercio Exterior Mexicano.

Como otro de los inconvenientes del Padrón podemos citar lo que se establece respecto de las embarcaciones a inscribirse en éste en lo referente a que no deben de tener más de quince años de haberse construido a la fecha de la solicitud de inscripción en el Padrón porque como podemos apreciar, con este término que se establece de quince (15) años nos puede llevar a hacernos de una Marina Mercante "vieja", veámoslo con un ejemplo:

Supongamos que la embarcación tiene catorce años y cuatro en el Padrón dan dieciocho años y si consideramos que la vida útil, económicamente hablando de un buque es de veinte años yo les pregunto ¿para qué nos sirve ya con esos años?

Es decir, tendremos una Marina Mercante "chatarra" a la larga.

Lamentablemente son sólo estos algunos de los inconvenientes que me han permitido sacar a la luz pública por lo que si existen otros que los lectores de esta tesis tengan conocimiento de su existencia me lo hagan saber, no para revolucionar contra el Padrón, sino únicamente con el objeto de concientizarnos para si es posible subsanar sus errores proponiendo a nuestras autoridades marítimas verdaderos cambios estructurales ya que como hemos visto esta figura no tiene nada de original ya que es un sistema que está tomado del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, de Febrero de 1986, cuyo estudio se inició desde hace ya largos diez (10) años por lo que no es de extrañarse que si no se proponen verdaderos cambios a este sistema las potencias marítimas irán como siempre un paso adelante de nuestro país.

Por otra parte, a lo largo de la exposición de las ventajas e inconvenientes del Padrón hemos estado señalando los requisitos que se deben cumplir para inscribir un buque en éste y ciertas características del mismo, por lo que no estaría de más presentar un esquema de lo que es el Padrón de Abanderamiento.

Lo anterior, con el objeto de aclarar las posibles dudas surgidas al leer esta exposición, no obstante, haber hecho una descripción del mismo al inicio de este punto en particular.

EL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO:**1. POSIBILITA A LAS EMPRESAS NAVIERAS DE NUESTRO PAIS:**

- . Para adquirir embarcaciones con bandera extranjera, las cuales deben inscribirse en el Padrón.
- . La adquisición de esas embarcaciones así como su inscripción requiere de la previa autorización de la Secretaría.
- . Para que sea otorgada la autorización señalada en el párrafo anterior las embarcaciones no deben tener más de quince (15) años de haberse construido a la fecha de la solicitud. Además de cumplir con los requisitos de los Artículos 10 y 15 del Reglamento del Padrón.

2. DURANTE EL LAPSO EN QUE PERMANECEN INSCRITOS:

Las navieras mexicanas pueden recibir beneficios iguales o similares a los

obtenidos por buques de bandera mexicana.

Entre los beneficios podemos mencionar la obtención del combustible para las embarcaciones al mismo precio que se concede a toda la industria nacional, que está muy por debajo de los niveles internacionales, cabe destacar también, el otorgamiento de los mismos estímulos fiscales que se conceden a los buques de bandera mexicana, actualmente concedidos con base en lo dispuesto por el Diario Oficial de la Federación de Marzo 13 de 1985.

En general todos aquellos apoyos económicos y medidas legales que se conceden a los buques mexicanos, como son la participación en el tráfico de cabotaje y en la reserva de carga.

3. DESPUES DE UN PERIODO ESTIPULADO CONCRETAMENTE:

- Plazo que tiene como máximo cuatro (4) años, deben abanderarlas mexicanas.

. Las fechas de abanderamiento de las embarcaciones serán autorizadas por la Secretaría.

. En la aplicación de sus respectivos programas de abanderamiento, las empresas deberán proveer el entrenamiento y capacitación de personal en coordinación con la Secretaría para que dicho personal vaya reemplazando paulatinamente a la tripulación extranjera durante el proceso de abanderamiento.

. También las empresas deben informar semestralmente o cuando se les solicite, a la Secretaría los trámites que hayan hecho para cumplimentar lo establecido en sus programas de abanderamiento y de inversiones aprobadas.

. la fecha de abanderamiento puede ser prorrogable previa solicitud de las empresas, pero se debe comprobar de manera detallada las causas que justifiquen el

que no se pueda cumplir con el compromiso de abanderamiento en la fecha señalada.

. El plazo otorgado para que se matricule y abandere el buque inscrito en el Padrón no excederá de cuatro (4) años.

. Si las empresas no cumplen con el abanderamiento en la fecha establecida incluyéndose prórrogas(26), deberán restituir al Estado los beneficios y exenciones de que disfrutaron durante el tiempo en que estuvieron inscritos, siendo motivo además, de cancelación de la inscripción del buque, salvo que se trate de caso fortuito o fuerza mayor que impidan este cumplimiento. Si es este el caso, se debe de comprobar en forma indubitable ante la Secretaría.

(26) Dichas prórrogas no podrán exceder de los cuatro años que se tiene como plazo para abanderar las embarcaciones, ya que de lo contrario y si se logra obtener prórrogas constantes nunca se abanderará el buque como mexicano no alcanzándose por lo tanto, lo que supuestamente se persigue con esta figura.

4. DICHAS EMBARCACIONES DEBERAN SER ADQUIRIDAS MEDIANTE "CUALQUIER" CONTRATO FINANCIERO CON OPCION A COMPRA, O A TRAVES DE UNA OPERACION DE COMPRA-VENTA.

En este orden de ideas podemos destacar que existen dos razones fundamentales que permiten la inscripción de buques en el Padrón de Abanderamiento Mexicano: (i) Motivos Financieros y (ii) aparentemente la no disponibilidad inmediata de una tripulación suficiente o adecuada, postura cuyos comentarios pertinentes anteriormente señalados no debemos olvidar.

- . Los citados contratos deben reunir los requisitos señalados en el Artículo 15 del Reglamento del Padrón(27).

- . Esos contratos deberán ser celebrados directamente entre el propietario del buque y las empresas, lo cual se debe comprobar a satisfacción de la Secretaría.

(27) Publicado en el Diario Oficial de la Federación de Marzo 7 de 1986.

Si se realiza alguna modificación a los contratos mencionados, se debe contar con la previa autorización de la Secretaría para efectuarla. Dicha modificación deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional y en el Padrón dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha en que se haya autorizado.

5. EN TANTO SE ENCUENTRAN INSCRITOS LOS BUQUES EN EL PADRON Y LLEGA EL DIA SEÑALADO PARA SU ABANDERAMIENTO DICHS BUQUES:

Enarbolarán la bandera de su país de origen.

6. EL PADRON ESTARA A CARGO DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE DEPENDIENTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

7. EN CADA INSCRIPCION, PRORROGA, O CANCELACION SE EXTENDERA AL INTERESADO UN CERTIFICADO EN QUE SE HAGA CONSTAR EL ACTO DE QUE SE TRATE. Y SE ANEXARA UN DUPLICADO DEL MISMO AL APENDICE CORRESPONDIENTE.

El interesado puede solicitar las copias que necesite.

Lo anterior fue a grandes rasgos un esquema del Padrón de Abanderamiento Mexicano quedando para el inciso siguiente la ampliación del mismo que pudiera haber omitido.

IV.3 REGLAMENTO DEL PADRON DE ABANDERAMIENTO MEXICANO.

Como recordarán, en nuestros antecedentes mencionamos que fue hasta marzo 7 de 1986 en que se reglamentó jurídicamente el Padrón de Abanderamiento Mexicano, ya que hasta antes de esta fecha se había venido manejando a discreción de nuestras autoridades marítimas, las únicas fuentes con que contaban nuestras autoridades era lo dispuesto por los ordenamientos citados en el inciso de los antecedentes que como podemos observar son simples referencias que se hacen al Padrón pero sin reglamentarlo jurídicamente. Fue así como ya dijimos en marzo 7 de 1986 apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano ("Reglamento del Padrón") cuyas disposiciones hemos venido citando a lo largo de este Capítulo y que para no incurrir en repeticiones citaremos a continuación los Artículos que falta mencionar, así como ciertas observaciones a algunas disposiciones que en mi opinión parecen ambiguas, incompletas e inadecuadas.

Dicho lo anterior, debemos señalar en primer término el OBJETO del Reglamento del Padrón el cual es:

- . Establecer las condiciones y modalidades para la inscripción en el Padrón, de las embarcaciones de bandera extranjera.

La Aplicación del Reglamento del Padrón es de orden público y está a cargo de la Secretaría.

En los Artículos 4° y 6° se señalan las embarcaciones que podrán inscribirse en el Padrón y que no reproducimos por haberse citado con anterioridad.

Para la inscripción de buques en el Padrón se debe de cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Primero obtener la previa autorización de la Secretaría para adquirir la embarcación que se pretende inscribir en el Padrón.
- b) Obtener la previa autorización de la Secretaría para inscribir el buque en el Padrón.

- c) Una vez que han obtenido la autorización respectiva, las empresas que deseen inscribir las embarcaciones extranjeras en el Padrón deben comprobar ser una empresa inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional.
- d) Deben comprobar, estar autorizadas para adquirir la embarcación en los términos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y del Reglamento. Así lo estipula el inciso (b) del Artículo 10, pero se preguntarán los lectores como es en los términos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y del Reglamento? pues bien la respuesta en cuanto al fundamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se refiere a que se debe contemplar lo dispuesto por el Artículo 93 BIS que, entre otras cosas señala que para los efectos del abanderamiento y, en su caso, matrícula la adquisición de buques en el extranjero por armadores o navieros mexicanos, se sujetará a la previa opinión de la Secretaría de

Marina -dice la ley, pero es de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-, la que podrá oponerse, cuando las embarcaciones carezcan de las condiciones necesarias para garantizar la seguridad y correcta operación o cuando los astilleros establecidos en el país tengan capacidad de construir embarcaciones de características adecuadas para el tráfico a que pretendan destinarse las de importación.(28)

Y en cuanto al fundamento del Reglamento del Padrón tenemos que si se cumple entre otros requisitos con el dispuesto en el Artículo 8o. que dispone que la Secretaría otorgará la autorización para adquirir la embarcación siempre que las embarcaciones no tengan más de quince años de haberse construido a la fecha de la solicitud y demostrar además que cumplen con los requerimientos legales

(28) Ley de Navegación y Comercio Marítimos Op. Cit. p. 508.

aplicables.

O que se demuestre también por ejemplo, su legítima posesión mediante "cualquier" contrato financiero con opción a compra.

- e) Se debe tener inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, el Contrato que acredite la legítima posesión del buque. Al respecto, ya dijimos también que esos contratos deben de reunir los tres requisitos básicos señalados en el Artículo 15 del Reglamento del Padrón siempre que resulten aplicables al caso concreto, además de que debe ser celebrado directamente entre el propietario del buque y las empresas, lo cual se comprobará a satisfacción de la Secretaría.(29)

- f) Comprobar ante la Secretaría la posesión de una flota mercante mexicana similar o

(29) Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de marzo de 1986. Artículo 16.

superior en tonelaje o valor a las embarcaciones que se pretende inscribir. A ese tonelaje se podrán sumar el de las embarcaciones que se pretenden inscribir. A ese tonelaje se podrán sumar el de las embarcaciones en construcción en astilleros nacionales o extranjeros, si se trata de este último caso se debe de comprobar por la empresa que no se pueden construir en astilleros mexicanos y que además la Secretaría autorizó que se abanderarán mexicanas a su entrega.

De lo anterior, se desprende que los buques que se pretende inscribir en el Padrón no deben exceder en tonelaje o valor a los que operan con bandera mexicana.

Por su parte, el Artículo 11 del Reglamento del Padrón señala que la Secretaría podrá considerar el tonelaje que posean otras empresas, cuando operen asociadas con la solicitante. Esta situación se debe acreditar previamente

ante la Secretaría.

- g) Deben presentar para su aprobación por la Secretaría un programa de abanderamiento que detalle la sustitución paulatina de la tripulación extranjera por nacional, se debe incluir la categoría que requieran tener cada uno de los tripulantes y la fecha propuesta para el abanderamiento definitivo. Estas fechas de abanderamiento serán autorizadas por la Secretaría conforme lo establecido en el Reglamento del Padrón y con base además en la disponibilidad del personal capacitado y subalterno y las condiciones de financiamiento

Cabe mencionar sobre este aspecto que el Artículo 13 del Reglamento estipula que:

"Como apoyo a los Programas de Abanderamiento autorizados a las Empresas, la Secretaría mantendrá actualizadas las listas e información de los recursos humanos egresados de las Escuelas Náuticas y Centro de

Capacitación.

h) Se debe presentar el Programa de Inversiones que detalle las características de la embarcación que se pretende inscribir.

. Se debe presentar el tipo de contrato de adquisición e indicar el monto que se tiene destinado para la inversión.

. Y la parte final del inciso (f) del Artículo 10 del Reglamento del Padrón estipula que:

"... se debe incluir adquisiciones de la empresa para su aprobación por la Secretaría".

Al respecto, aquí no fueron muy específicos nuestros Legisladores por lo que yo sugiero se adicione este inciso especificando de que se tratan las adquisiciones a que se refieren ya que dan lugar a duda.

De acuerdo con nuestras autoridades marítimas se trata de planes de expansión, es decir, de proyectos de adquisición de otras embarcaciones.

Una vez que la empresa naviera haya cumplido con todos los requisitos señalados el encargado del Padrón, previo estudio de la documentación correspondiente inscribirá las embarcaciones en el Padrón.

Las inscripciones que se hagan se deben llevar por numeración progresiva, seguida del día, mes y año en que sea autorizado y para este efecto se utiliza el libro o folio del Padrón.

Por la inscripción que se realice en el Padrón se debe extender al interesado un Certificado(30) en el cual se hará constar el acto de inscripción. Y un duplicado del mismo se anexa al apéndice correspondiente.

(30) Con dicho certificado se comprobará el acto inscrito en el Padrón y el interesado puede solicitar las copias que necesite. Y en el Apéndice que proceda se tomará nota de estos casos. REGLAMENTO DEL PADRÓN DE ABANDERAMIENTO MEXICANO. Op. Cit. Art. 27.

Ahora bien, ya cumplimos con todos los requisitos solicitados y ya inscribieron nuestro buque en el Padrón y ahora que pasa se preguntarán los lectores, pues bien, mientras llega la fecha aprobada en nuestro programa de abanderamiento, que ya presentamos, para que nuestro buque inscrito en el Padrón se abandere y matricule como mexicano en los términos y condiciones que establece el Reglamento, sucede en ese inter, lo siguiente:

Por lo que respecta a las Empresas, tenemos que surgen para ellas obligaciones como la señalada en el Artículo 18 del Reglamento del Padrón que a la letra dice que: "En la aplicación de sus respectivos programas de abanderamiento, las empresas deberán prever el entrenamiento y capacitación de personal en coordinación con la Secretaría para que dicho personal vaya reemplazando paulatinamente a la tripulación extranjera durante el proceso de abanderamiento"

Tienen también, las empresas con embarcaciones inscritas en el Padrón el deber de informar semestralmente, o cuando se les solicite, a la Secretaría, sobre el seguimiento que han realizado para cumplimentar lo establecido en sus programas de

abanderamiento y de inversiones aprobadas.

Por lo que respecta a las Embarcaciones, tenemos que estas deberán llevar y mantener a bordo un libro en el que se registre la adquisición y precio del combustible. Ese libro, añade muy absurdamente, en mi opinión, el Artículo 9 del Reglamento aludido, que deberá ser certificado para su aplicación previamente por el Capitán de Puerto que corresponda a la matrícula de la embarcación.

Por qué digo que muy absurdamente?, pues bien la razón estriba en dos cosas. La primera de ellas surge de las palabras MATRICULA DE LA EMBARCACION, mi pregunta es cuál MATRICULA DE LA EMBARCACION? por favor señores, si la embarcación está en el Padrón, es decir, aún es extranjera, aún no se abandera y MATRICULA la embarcación, aún no es mexicana, aún no tiene Puerto de MATRICULA, por qué entonces redactaron el Artículo 9 con ese absurdo?

Disculpenme pero no pude el dejar de mencionar esta situación que honestamente no entendí al apenas leerla.

No sé, si me haya explicado, pero lo que les quiero decir es que cómo es posible que hayan redactado que el libro que deben llevar las embarcaciones INSCRITAS EN EL PADRON debe de ser certificado para su aplicación previamente por el Capitán de Puerto que corresponda a la MATRICULA DE LA EMBARCACION, si aún la embarcación está INSCRITA en el Padrón y aún no se abandera y matricula la embarcación como mexicana, es decir, aún es extranjera, por lo tanto aún no tiene Puerto de Matrícula en México, en consecuencia no puede ser certificado ese libro para su aplicación por el Capitán de Puerto a menos que lo sea donde se registró en el Padrón.

Por lo anterior, considero se debe reformar este Artículo con el objeto de subsanar este error, pero sólo reformarlo porque en sí el espíritu del Artículo es bueno pero creo que este pequeño o gran descuido opaca el espíritu que se le quiso dar.

Ahora bien, suponiendo que yo fuera la que haya interpretado mal esta disposición o que no haya entendido bien, me parece absurdo de todas formas que el buque inscrito en el Padrón y que ya tuviera un Puerto de Matrícula, tenga que llevar un libro que

tenga que ser certificado para su aplicación PREVIAMENTE por el Capitán de Puerto que corresponda a la matrícula de la embarcación, es decir, vamos a suponer que el buque está en Tampico y que necesita adquirir combustible, en ese lugar, y el "puerto de matrícula" de la embarcación inscrita en el Padrón es Veracruz, me pregunto cómo se va a realizar lo dispuesto por este Artículo? la respuesta sinceramente no lo sé, quizá, yo esté interpretando mal este Artículo por lo que de ser así, agradeceré mucho me lo hicieran saber o por el contrario si estoy en lo correcto sugeriría se corrigiera la redacción del mismo con el objeto de evitar estas diversas interpretaciones.

La misma disposición, añade que cada vez que la embarcación se surta de combustible la Capitanía de Puerto del lugar de aprovisionamiento deberá anotarlo y certificarlo. Lo que se hace precisamente para la devolución del beneficio obtenido en este renglón: la diferencia del precio del combustible internacional y el que otorgará PEMEX, en caso de que no se abandere en definitiva, como mexicana, la embarcación.

Como podemos observar, en esta última parte

si es diferente, ya que dice que será la Capitánia de Puerto del lugar de aprovisionamiento la que haga constar ese hecho.

Por lo anteriormente expuesto sugeriría se reformara esta disposición para quedar como sigue:

Artículo 9. Las embarcaciones inscritas en el Padrón deberán llevar y mantener a bordo un libro en el que se registre la adquisición y precio del combustible. El libro deberá ser certificado para su aplicación previamente por el Capitán de Puerto del lugar de aprovisionamiento.

Asimismo, cada vez que la embarcación se surta de combustible en un Puerto determinado, todo Capitán de Puerto lo anotará y certificará.

Pasando a otra disposición, tenemos que cualquier modificación a los contratos financieros con opción a compra, que se hayan efectuado, deberá contar con la previa autorización de la Secretaría y deberá inscribirse esa modificación en el Registro Público Marítimo Nacional y en el Padrón dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha en que se haya

autorizado.

Bien, hemos señalado ya cuáles son las obligaciones que surgen para las empresas, así como para las embarcaciones, mientras están inscritas en el Padrón, por lo que expondremos ahora cuáles son los Derechos que surgen para las Empresas Navieras mientras sus embarcaciones están inscritas en el Padrón.

DERECHOS DE LAS EMPRESAS NAVIERAS

Sobre el particular, el Reglamento del Padrón sólo señala como Derechos de las Empresas Navieras los establecidos en los Artículos 20 y 21, mientras las embarcaciones se encuentran inscritas en el Padrón. Por mi parte, agregaría como derecho de las empresas navieras otros tres (3) que se desprenden del mismo Reglamento del Padrón.

Siguiendo el mismo orden del multicitado Reglamento podemos decir que las empresas con embarcaciones inscritas en el Padrón podrán beneficiarse de la reserva de carga, estímulos fiscales y apoyos económicos conforme a lo establecido en la Ley

para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y le agregaría además al mismo Artículo, por lo establecido en el Decreto que establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, mismo que hemos venido señalando en la exposición de este Capítulo.

Con el objeto de tener una lista que nos sirva de guía para saber cuáles son los beneficios de que goza una embarcación inscrita en el Padrón, a continuación presento una lista de manera enunciativa y no limitativa de algunos beneficios a pesar de haberlos señalado con anterioridad durante la exposición de esta Tesis:

- ° Un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 10% del costo de adquisición de ciertos bienes, siempre que se encuentren directamente vinculados con su actividad y se destinen a formar parte de su activo fijo.

- ° Un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, por el

100% del impuesto sobre la renta que causen sus actividades de transporte, cuando el monto de la inversión sea igual a la utilidad fiscal ajustada del ejercicio en que se causó el citado impuesto y una vez que se haya restado la correspondiente participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas. Lo anterior, sólo en el caso de que inviertan en la adquisición de bienes tangibles que deberán estar directamente vinculados con las actividades de la empresa y formar parte de su activo fijo conforme al Programa de Inversiones previamente aprobado por la Secretaría.

- Un crédito contra impuestos, federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 10% sobre el importe de la reparación de embarcaciones propias con bandera mexicana o de buques inscritos en el Padrón, cuando dicha reparación se lleve a cabo en astilleros nacionales.
- Un crédito contra impuestos federales, no

destinados a un fin específico, equivalente al 10% del costo del flete, excluyendo cualquier otro gasto relacionado con dicho flete.

Para el caso de las personas físicas o morales que para traer mercancías de un puerto extranjero de origen a uno nacional contraten los servicios de una empresa de transporte marítimo y que otorgue sus servicios en embarcaciones propias de bandera mexicana o inscritas en el Padrón.

Los estímulos fiscales anteriores citados se encuentran contemplados en el Decreto de marzo 13 de 1985 que establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

- ° Los fletes que por reserva de carga recibe al permitírsele realizar tráfico de cabotaje sólo a falta de buques de bandera mexicana, como señala la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- ° Precios de combustible más bajos que en

los mercados internacionales.

- ° Los intereses del capital recibido durante el tiempo que permanecieron en el Padrón, las embarcaciones.

Previa solicitud de las empresas navieras, la Secretaría podrá prorrogar la fecha de abanderamiento de las embarcaciones inscritas en el Padrón, para lo cual, dichas empresas tienen que comprobar de manera detallada las causas que justifiquen el que no se cumpla con el compromiso de abanderamiento.

Por cada prórroga el interesado tiene derecho a que se le extienda un certificado en el que se haga constar este acto, (Anexándose un duplicado del mismo al apéndice correspondiente).

Ahora bien, vamos a suponer que todavía no llega la fecha de abanderamiento del buque inscrito en el Padrón y la Empresa naviera por causas ajenas o de fuerza mayor no puede ejercer la opción de compra del buque inscrito en el Padrón, entonces la Empresa naviera, previa autorización de la Secretaría podrá sustituirlo por una embarcación de valor similar o

superior y abanderarla como mexicana en la fecha prevista para el buque sustituido en el Programa aprobado por la Secretaría. Aquí quedaría la duda de si deben o no devolverse los beneficios recibidos para el caso de que no se logre la sustitución señalada, luego pues debería aclararse esto agregando algo sobre el particular al Artículo respectivo del Reglamento.

Lo anterior, considero es una buena disposición del Reglamento, ya que de esta forma no pierde ni la empresa naviera, ni el Estado ya que éste todavía sigue teniendo la posibilidad de que se aumente el tonelaje mexicano y por su parte la Empresa naviera no pierde porque no tiene que restituir al Estado los beneficios y exenciones de que gozó mientras tuvo al buque inscrito en el Padrón y sigue teniendo además, la posibilidad de adquirir en propiedad un buque para abanderarlo mexicano.

No obstante lo anterior, no hay que dejar de reconocer, sin embargo, lo que es evidente se descuidó contemplar sobre los beneficios así recibidos por la Empresa y embarcación que estuvo inscrita en el Padrón y que no se abanderó como mexicana, es importante esta cuestión, ya que como antes señalé, mientras por una

parte resulta conveniente para la naviera mexicana y el Estado por las razones expuestas por la otra resulta muy "cómodo" el que la embarcación extranjera que estuvo inscrita en el Padrón y que no se abanderó como mexicana haya obtenido regalías a cambio de nada.

Las empresas, tienen derecho también, estipula el Artículo 31 del Reglamento aludido, a traspasar a otra empresa que reúna los requisitos legales, los derechos que tengan por virtud de la inscripción del buque en el Padrón, para lo cual deberá contar con la previa aprobación de la Secretaría, cuya explicación del Artículo hicimos ya en nuestro inciso precedente.

Habiendo establecido los derechos y obligaciones de las empresas y las embarcaciones que tienen que cumplir mientras están inscritos en el Padrón, explicaremos a continuación la siguiente fase que es el momento en que se tiene que cumplir con el Abanderamiento de las Embarcaciones inscritas en el Padrón. Así pues, los pasos a seguir para abanderar dichas embarcaciones consisten ya en realizar el abanderamiento como tal, para lo cual tienen que seguir los requerimientos que ya señalé en mi Capítulo II,

inciso II.I concretamente.

En el plazo concedido para abanderar y matricular las embarcaciones como mexicanas las empresas deben, además de lo señalado líneas arriba, cumplir lo siguiente:

- ° Comprobar que dichas embarcaciones han sido inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional.
- ° Hecho lo anterior, cancelar su inscripción en el Padrón. Para comprobar que las embarcaciones han sido inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional deben acreditar:
 - a) que han adquirido en propiedad la embarcación.
 - b) deben presentar el permiso de importación definitivo.
 - c) presentar la dimisión de la bandera del país de origen.

- d) y presentar copia de la solicitud presentada para obtener el abanderamiento y matrícula.

Nótese que una vez transcurrido el plazo para abanderar las embarcaciones como mexicanas primero se debe realizar la inscripción de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional. Y en segundo término cancelar su inscripción en el Padrón.

El plazo otorgado a la empresa para que matricule y abandere el buque inscrito en el Padrón de Abanderamiento Mexicano en ningún caso excederá de cuatro años.

Nuestra figura sujeta a estudio es tan importante y delicada que prevee o regula el procedimiento a seguir para el caso de las empresas que no cumplan con el abanderamiento de las embarcaciones en la fecha señalada o definitivamente no la cumplan. De tal forma el Artículo 33 del Reglamento tantas veces citado señala que:

"Si una empresa no abandera sus embarcaciones

dentro del plazo establecido en su programa de abanderamiento, o no cumple con la sustitución paulatina de tripulación extranjera por nacionales o en el supuesto de que el contrato deje de tener vigencia, la Secretaría procede a lo siguiente:

- I) Le concede a la empresa un plazo de quince (15) días hábiles para que presente sus pruebas y defensas.

Con base en estas o a su falta de presentación el Secretario del Ramo dictará la resolución que corresponda, de tal manera que si las pruebas y defensas presentadas por la empresa desvirtúan la irregularidad atribuida entonces:

- ° SE CONTINUARA CON EL PROGRAMA DE ABANDERAMIENTO DEL MISMO.

Inclusive, si se trata de caso fortuito o de fuerza mayor que impidan el cumplimiento del abanderamiento, se debe de comprobar ante la Secretaría en forma indubitable.

En caso contrario:

- ° SE PROCEDERA A LA CANCELACION DE LA INSCRIPCION DE LAS EMBARCACIONES EN EL PADRON.
- ° Y A LA CUANTIFICACION DE LOS BENEFICIOS QUE HUBIERE RECIBIDO PARA SU RESTITUCION AL ESTADO.

Y de los cuales disfrutó durante el tiempo en que estuvieron inscritos.

Se preguntará el Lector, como se procede para la restitución al Estado de estos beneficios y exenciones. Al respecto el Artículo 34 del Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano regula que:

Primero.- La Secretaría formula la liquidación en que se cuantifican los beneficios y exenciones obtenidos que le sirven de título para requerir su devolución.

Segundo.- Hecha esta liquidación, la Secretaría procede a su consignación a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que se ejecute el procedimiento económico coactivo de cobro establecido en el Código Fiscal de la Federación(31)

(31) Este procedimiento económico coactivo de cobro establecido en el Código Fiscal de la Federación es el que se establece a partir del Artículo 151 y que a grosso modo a continuación mencionamos:

A. Las autoridades fiscales requerirán de pago al deudor y en caso de no hacerlo en el acto procederán a:

- . Embargar bienes suficientes para, en su caso, rematarlos, enajenarlos fuera de subasta o adjudicarlos en favor del fisco.
- . Embargar negociaciones con todo lo que de hecho y por derecho les corresponda, a fin de obtener, mediante la intervención de ellas, los ingresos necesarios que permitan satisfacer el crédito fiscal y los accesorios legales.

De esta diligencia se levantará acta pormenorizada de la que se entregará copia a la persona con quien se entienda la misma.

B. Los bienes o negociaciones embargadas se depositarán bajo la guarda del o de los depositarios que se hicieren necesarios.

C. Remate. La enajenación de los bienes embargados procederá:

- . A partir del día siguiente a aquél en que se hubiere fijado la base en los términos que establece el mismo Código fiscal.
- . En los casos de embargo precautorio a que se refiere el Código, cuando los créditos se hagan exigibles y no se paguen al momento del requerimiento.

Esta es la razón por la que debe registrarse el petróleo y su precio en el Registro del Padrón.

Lo anterior explica la razón de existir del Artículo 9 del Reglamento del Padrón que aunque mal redactado el fin que persigue es que se tenga el registro de la adquisición y precio del combustible para la cuantificación de los beneficios obtenidos.

... Cuando el embargado no proponga comprador antes del día en que se finique el remate.

Al quedar firme la resolución confirmatoria del acto impugnado, recaída en los medios de defensa que se hubieren hecho valer.

D. En toda postura deberá ofrecerse de contado, cuando menos la parte suficiente para cubrir el interés fiscal. Si éste es superado por la base fijada para el remate, la diferencia podrá reconocerse en favor del ejecutado de acuerdo con las condiciones que pacten este último y el postor.

Si el importe de la postura es menor al interés fiscal, se rematarán de contado los bienes embargados.

La autoridad exactora podrá enajenar a plazos los bienes embargados en los casos y condiciones que establezca el Reglamento del Código Fiscal. En dicho supuesto quedará liberado de la obligación de pago el embargado.

E. El producto obtenido del remate, enajenación o adjudicación de los bienes al fisco, se aplicará a cubrir el crédito fiscal en el orden que establece el Código Fiscal.

F. En tanto no se hubieran rematado, enajenado o adjudicado los bienes, el embargado podrá pagar el crédito total o parcialmente y recuperarlos inmediatamente en la proporción del pago, tomándose en cuenta el precio del avalúo.

Por la cancelación que se efectúe se extenderá al interesado un Certificado en que se haga constar este acto. Y se anexará también al apéndice un duplicado del mismo.

Dicho lo anterior, pasaremos ahora a señalar a cargo de quien está el Padrón, pues bien, es la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que está a cargo del Padrón para llevarlo directamente, designando el Director General de Marina Mercante a un encargado.

En cuanto a los datos que contengan el libro o folio y los documentos del apéndice, de conformidad con el Artículo 26 del Reglamento, tenemos que están reservados para el uso interno de la Secretaría y las autoridades que lo soliciten.

Al respecto creo oportuno señalar que el Padrón debe ser abierto como todo registro, ya que de lo contrario cómo es que los interesados o terceros afectados podrán ver en qué situación se encuentran tales empresas que les adeudan o bien que tienen una responsabilidad frente a ellos. De ahí que como ya

sabemos los Registros deban ser públicos y abiertos, como el de la Propiedad y el Público Marítimo Nacional.

Si no se le da la publicidad a este Registro podría pensarse que en el existen serias irregularidades.

Asimismo, debo afirmar que si no es público el Padrón, no podremos definirlo como un "Registro Especial".

Por lo tanto si es un Registro tiene como fin principal inmediato y como una característica propia de todo registro lo siguiente:

1. El fin principal inmediato, es la publicidad del acto jurídico, la cual se logra con la inscripción en el libro o folio correspondiente, y
2. La característica es precisamente que es Público, es decir, lo es, al manifestarse los presupuestos que dan lugar al procedimiento, se entabla una relación jurídica entre el Estado y el particular

que solicita el servicio, de ahí que los encargados del Registro permitan a los particulares que lo deseen, la información que obre en los libros o folios correspondientes(32)

Por último en el Capítulo X titulado De las Infracciones se establece que las infracciones a los preceptos del Reglamento serán sancionados por la Secretaría de conformidad con lo establecido en el Capítulo Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, la cual, estipula una multa pecuniaria para el caso de infracción a la Ley, y que se basen en días de salarios mínimos.

Por último, no está por demás señalar que si bien es cierto, ya existe un Reglamento que adolece de ciertas fallas, al menos ya está en la conciencia del Medio Marítimo Nacional el regular esta figura con el fin de contribuir en el desarrollo de nuestra marina mercante, pero que también, como hemos dicho en nuestro

(32) Colín Sánchez, Guillermo. Procedimiento Registral de la Propiedad. México, Editorial Porrúa, S.A., 1985, Tercera Edición, Pp. 78 y 79.

inciso IV.2 titulado De las Inconveniencias del Padrón, es una figura que resulta peligrosa si consideramos que algunas de las embarcaciones que se han inscrito en el Padrón se nos van, es decir, no se abanderan mexicanas y lo que es igual de peligroso, que algunas de estas embarcaciones no resultan funcionales, es decir, no tienen la clasificación que esperan los fletadores tengan estas embarcaciones que toman en fletamento del Padrón.

De ahí que sea necesario el revisar este Reglamento con el objeto de crear un ordenamiento más adecuado y real para el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Aquí cabe agregar que no ha habido el desarrollo que se esperaba de la marina mercante nacional con esta figura del Padrón, ya que si vemos las estadísticas del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, veremos que en los últimos 10 años, la tasa de desarrollo apenas alcanzó el 9%, lo cual no resulta alto. (33)

(33) La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, Anuncios de 1977 a 1986.

IV.4 RELACION/PROYECCION QUE TENDRA EL PADRON DE
ABANDERAMIENTO MEXICANO CON LA ENTRADA EN VIGOR
DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS
CONDICIONES DE INSCRIPCION DE LOS BUQUES
CELEBRADO EN GINEBRA EN ENERO 20 DE 1986.

Previo a la explicación de la Relación/Proyección que tendrá el Padrón con el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques ("EL CONVENIO") es necesario destacar los principios básicos del mismo, con el objeto de considerar la relación/proyección del Padrón con el Convenio.

Así pues, tenemos que el siete de febrero de 1986, se adoptó dicho Convenio, quedando depositado y abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York a partir del 10. de mayo de 1986, hasta el 30 de abril de 1987. Con posterioridad, el Gobierno Mexicano, concretamente en agosto 7 de 1986, suscribió ad-referendum ese Convenio en Nueva York.

De dicho Convenio es importante destacar, su Objetivo que es el de garantizar, o en su caso,

consolidar la relación auténtica(34) entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros(35).

Se refiere, asimismo, a la participación de los nacionales en la Propiedad o la dotación de los buques, o en ambas, hablándose del grado de esa participación. En cuanto a la dotación, se regula que se observará el principio de que UNA PARTE SATISFACTORIA de la DOTACION de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan el pabellón del Estado que les otorgó su nacionalidad está compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en ese Estado. Lo cual posibilita la participación de personal extranjero, disposición que seguramente se proyectará en el Padrón y que para no perdernos ahora

(34) Recuérdese que de conformidad con la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, debe existir una relación auténtica entre el Buque y el Estado cuyo pabellón porta.

(35) Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques. Ginebra 7 de Febrero de 1986. Artículo 1.

del espíritu del CONVENIO lo expondremos una vez terminada la breve pero importante explicación del mismo.

Al perseguir este objetivo El Estado de matrícula debe en cooperación con los propietarios, promover la educación y capacitación de sus nacionales o de las personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en su territorio.

En su Artículo 10 establece que una sociedad propietaria de un buque, o una sociedad filial propietaria o el establecimiento principal de la sociedad propietaria que no se encuentren en el Estado del pabellón, ese Estado deberá cuidar que exista un representante o administrador que sea nacional del Estado del Pabellón o tenga en éste su domicilio, antes de inscribir el buque en su registro de buques. Continúa el mismo Artículo señalando que, "Ese representante o administrador podrá ser una persona natural o jurídica debidamente establecida o constituida en el Estado del Pabellón, según el caso, de conformidad con sus leyes y reglamentos y debidamente facultada para actuar en nombre y por cuenta del propietario.

En el registro de los buques que establecerá el Estado de matrícula se registrarán los buques autorizados por las leyes y reglamentos de un Estado a enarbolar su pabellón, a nombre del propietario o propietarios o, si las leyes y reglamentos nacionales así lo dispusieran, a nombre del arrendatario a casco desnudo.

Nótese que se contempla la posibilidad de que empresas extranjeras arrendatarias a casco desnudo inscriban los buques así arrendados en el Registro pero siempre y cuando las leyes y Reglamentos nacionales dispongan la inscripción de tales buques. Pero en el caso de un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, el Estado debe cerciorarse de la suspensión del derecho a enarbolar la bandera del anterior Estado del pabellón. Esa inscripción se efectuará previa acreditación de la suspensión, no cancelación, de la precedente inscripción en lo concerniente a la nacionalidad del buque bajo el anterior Estado del pabellón y la indicación de los gravámenes de cualquier género inscritos.

Lo novedoso de este Convenio vemos pues que de conformidad con lo dicho y con su Artículo 12, un

Estado, de acuerdo con sus leyes y Reglamentos podrá conceder la inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo por un arrendatario en ese Estado, durante el período del arrendamiento.

En su párrafo 3 el Artículo 12 indica que para alcanzar el objetivo del cumplimiento y para los efectos de la aplicación de los requisitos establecidos en el Convenio, en el caso de un buque así tomado en arrendamiento a casco desnudo, se considerará que el arrendatario es el propietario.(36)

Aclara el Convenio que no pretende con ello establecer derechos de propiedad sobre el buque tomado en arrendamiento distintos de los establecidos en el contrato de arrendamiento a casco desnudo de que se trate.

Si el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo enarbola el pabellón del Estado que le concedió

(36) Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques. Op. Cit., Art. 12 Párrafo 3.

su registro, el Estado entonces debe cuidar de que éste se sujete plenamente a su jurisdicción y control.

De ahí que el Estado en que esté matriculado el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo velará porque se notifique al anterior Estado del pabellón la cancelación de la inscripción del buque arrendado a casco desnudo.

Obsérvese que aquí señala CANCELACION y en el artículo citado anteriormente, en su párrafo 5 se establece: ... cerciorarse de la SUSPENSION,

Después en el Artículo 13 establece que las Partes Contratantes del Convenio, de acuerdo con su política nacional, su legislación y las condiciones de inscripción de los buques que se contienen en el Convenio, promuevan empresas conjuntas entre propietarios de distintos países con el objeto de desarrollar la industria nacional del transporte marítimo.

Se promueve la invitación a las instituciones financieras regionales e internacionales y a los

organismos de asistencia a que contribuyan a la creación o consolidación, o ambas cosas, de empresas conjuntas en el sector del transporte marítimo de los países en desarrollo.

En general estas son las disposiciones más importantes y que concretamente pueden afectar o relacionarse con el Padrón y con nuestras leyes marítimas, de ahí que no mencione todas las disposiciones del Convenio el cual entrará en vigor doce meses después de la fecha en que al menos 40 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto, como mínimo el 25% del tonelaje mundial (383 533 282 toneladas de Registro Bruto al 1° de julio de 1985, sean 95, 883 320 toneladas de Registro Bruto, hayan llegado a ser Partes Contratantes en él de conformidad con el Artículo 18. (37)

(37) Ibide. Artículo 18. Firma, Ratificación, Aceptación, Aprobación y Adhesión.

- I. "Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte Contratante en el Convenio mediante:
 - a) firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación,
 - b) firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación,
 - c) Adhesión."

No obstante lo anterior, considero que este es el momento ideal para el estudio del Convenio, ya que lo que éste pretende es acabar con los países de libre registro, dar seguridad a los trabajadores que se toman de Filipinas, la India y Paquistán por citar algunos y no sean tan explotados, de ahí que sus conceptos no deben tomarse tan a la ligera, pues lo que se pretende a través del Convenio es lograr que se establezcan requisitos mínimos, por lo que México probablemente no lo ratifique nunca, ya que nuestro país va más allá, además de que algunas disposiciones son claramente contrarias a nuestras disposiciones constitucionales concretamente al Artículo 32, por lo tanto y conforme al Artículo 133 constitucional nuestro país probablemente no lo ratifique dado que podría resultar más tarde inconstitucional.

Con lo antes dicho, pasemos ahora sí a la relación/proyección que puede llegar a tener el Padrón.

Primero. De especial interés resulta el hecho de que las Partes en el Convenio recuerden el Principio de la Relación Auténtica entre el Buque y el Estado del pabellón establecido en la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 1958 y la Convención de las Naciones

Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, ya que dicho principio que tiene como características (i) la contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee (ii) que los ingresos y gastos del transporte marítimo, así como las compra-ventas de buques se contabilicen en la balanza de pagos del Estado cuyo pabellón portan los buques de una flota mercante determinada (iii) que se utilicen nacionales en el trabajo a bordo de los buques (iv) y que exista un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo pabellón porta,(38) se ve reflejado, en el Convenio, ya que como les he explicado, en el Convenio se establece que el Estado del pabellón establecerá en sus leyes y reglamentos las disposiciones sobre la participación del Estado o de sus nacionales como propietarios de los buques que enarbolan su bandera o en la propiedad de esos buques y sobre el grado de esa participación.

Como podemos apreciar, al decir el Convenio... sobre el grado de esa participación se está estableciendo la posibilidad de participación de

(38) Resolución aprobada por el Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial, el 10 de febrero de 1978. Consecuencias Económicas de la Existencia o Inexistencia de una Relación Auténtica entre el Buque y el Pabellón de Matrícula. TD/B/C.4/177. TD/B/C.4/AC/1/3.

extranjeros, lo cual viene a contravenir nuestras disposiciones constitucionales y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Asimismo, se contraviene la Constitución al señalar el Convenio que el Estado de matrícula, al aplicar el Convenio, observará el principio de que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón esté compuesta, ya sea por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en ese Estado.

Además en el Artículo 9 inciso 4 del Convenio se señala que el Estado de matrícula, de acuerdo con sus leyes y reglamentos, podrá autorizar a personas de otras nacionalidades a servir a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

Lo cual, como dije antes va en contra de nuestra Constitución Política. (39) que establece que

(39) Artículo 12 segundo párrafo:

...

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento, esta misma calidad será indispensable en Capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se aparece con la bandera o insignia mercante mexicana!" CONSTITUCION ...

todo el personal que tripule una embarcación mexicana debe ser mexicana por nacimiento. Inclusive en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se señala también que todos los tripulantes de embarcación mexicana, incluyendo al Capitán o patrón de la misma, deberán ser mexicanos por nacimiento. Razón por la cual, nuestro país debió haber hecho reserva a las disposiciones aludidas del Convenio y que concretamente se refiere a los Artículos 8 y 9 del Convenio.

Ahora bien, la relación que hay entre estas disposiciones y las del Padrón es que el Convenio al permitir la participación de extranjeros, tanto como de propietarios como tripulantes es que le quita méritos o validez -mejor dicho- a las disposiciones del Padrón por las siguientes razones:

I. En el Reglamento del Padrón se establece qué empresas pueden inscribir buques en éste, es decir, se establece el concepto de empresa(40) que excluye la

... POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Además Artículos 20 Bis, 94 Párrafo segundo y 146 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

(40) Artículo Segundo del Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano.

participación de extranjeros. Además de que en los Artículos 92 y 53 Bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos también se prohíbe esta posibilidad.

No así en el Convenio que la permite, lo cual, de entrar en vigor y si México no opone reserva a estos Artículos aparte de violar a todas luces nuestra Carta Magna y disposiciones especiales sobre nuestra materia ocasionaría se modificara esta disposición del Padrón para quedar de acuerdo con el Convenio si es que nuestro país lo ratifica.

II. En el Reglamento de Padrón se establece que podrán inscribirse en éste las embarcaciones adquiridas en propiedad que no puedan abanderarse y matricularse mexicanas por falta de tripulación disponible.

Lo que implica que podrán operar con tripulación extranjera, mientras se abanderan mexicanas pero que de acuerdo con las disposiciones del Padrón ésta tripulación debe ser reemplazada paulatinamente por tripulación mexicana.

Lo anterior, con el Convenio resultará

innecesario ya que éste autoriza a que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón puedan ser extranjeros. Es decir, ya resultará innecesario inscribir la embarcación en el Padrón para que esta sea abanderada mexicana por falta de tripulación nacional disponible, ya que el Convenio da la posibilidad de que se abandere mexicana y se tenga tripulación extranjera, que si bien es cierto el Artículo 9 inciso 4 establece que se permitirá esto de acuerdo con sus leyes y reglamentos, no debemos olvidar sin embargo, que nuestro país no hizo reserva alguna al citado ordenamiento, razón por la cual insisto se debe tomar con mucho cuidado, en consideración la adhesión de nuestro país al Convenio aludido.

Asimismo, en el Reglamento del Padrón se estipula que las empresas podrán inscribir en éste buques de bandera extranjera, en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante "cualquier" contrato financiero con opción a compra.

Lo que implica también que mientras estén en el Padrón y mientras se adquieran en propiedad estos buques operarán con tripulación extranjera.

Lo anterior, con el Convenio se verá también afectado si consideramos que el permitir ya nuestra legislación la participación de extranjeros a bordo de buques nacionales puede ocasionar que al abanderarse mexicanas estas embarcaciones se pueda operar con la tripulación extranjera con la cual se estaba operando mientras estuvo la embarcación en el Padrón ya que con estas disposiciones ni siquiera se hará la sustitución paulatina de la tripulación. Quizá esta disposición del Padrón no desaparezca como en el caso antes citado, pero lo que si puede ocasionar es que se prefiera la tripulación extranjera a la nacional, ocasionando verdadero desempleo que de por sí ya existe.

Lo que quiero poner de manifiesto es que se ha criticado mucho la figura del Padrón en el sentido que promueve la invasión, no inversión, extranjera y que quita la posibilidad de empleo a nuestra tripulación y sin embargo, con la firma del Convenio se promueve, fomenta y permite libremente la participación extranjera, además de que apoya a todas luces los buques de libre matrícula o pabellones de conveniencia.

Si este Convenio entra en vigor sin hacer México reserva alguna a las disposiciones que violan

nuestras leyes, los esfuerzos por crear esta figura y lo dispuesto por nuestra Constitución se verán lamentablemente vulneradas.

III. En el Artículo 10 del Convenio se establece la posibilidad de que la sociedad propietaria, una sociedad filial propietaria, o el establecimiento principal de la sociedad propietaria no se encuentre en el Estado del pabellón de su buque.

Lo cual, en nuestras leyes es evidentemente imposible de permitirse, es decir, además de que "choca" con nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, se opondría también con el Reglamento del Padrón, en el sentido siguiente:

- a) En el Reglamento del Padrón se establece como requisito, entre otros, para inscribir un buque en el Padrón el "comprobar ser empresa inscrita en el "Registro Público Marítimo Nacional".

Con lo que para el caso regulado en el Convenio no se podría cumplir con lo señalado en el

Reglamento del Padrón, es decir, si una empresa que no se encontrara en el Estado Mexicano y consecuentemente no inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional decidiera inscribir una embarcación en el Padrón simplemente no podrá hacerlo. De ahí que quizá si el Gobierno Mexicano no opone reserva a esta disposición o lo ratifica aparte de originar cambios en todas nuestras legislaciones, en el Reglamento del Padrón causaría también modificación en el sentido de quitar ese requisito.

Conforme analizo y comparo el Convenio con el Reglamento, más me convengo de que nuestro gobierno tiene que hacer reservas a las disposiciones del Convenio en caso de ratificarlo, porque de no hacerlo causaría serios problemas, no sólo para nuestros legisladores para "arreglar" esta situación sino también a la ya de por sí deteriorada economía del país.

IV. El Artículo 11 inciso 1 del Convenio establece que si las Leyes y Reglamentos nacionales dispusieren que en el Registro de los Buques que enarbolan su pabellón se inscriban los buques a nombre del arrendatario a casco desnudo así tomados, de esa forma se hará.

Disposición con la cual debemos ser muy cautos, ya que da lugar a dos interpretaciones que indudablemente repercuten en el Padrón de Abanderamiento:

- a) Por una parte asumo la presunción de que está estableciendo la posibilidad de que un naviero extranjero que tome en arrendamiento a casco desnudo un buque mexicano lo pueda inscribir en el Registro de Buques a su nombre.

Nótese que señala el Convenio que esto se hará siempre y cuando así lo dispusieran las Leyes y Reglamentos del Estado cuyo pabellón porta el buque,

Como nuestras Leyes y Reglamentos no contemplan esta posibilidad no creo que se llegue a permitir el registro de un buque mexicano a nombre del arrendatario a casco desnudo pero que sería extranjero, de así permitirse además de violar nuestras leyes quitaría la razón de ser del Padrón, ya que el naviero extranjero directamente podría inscribir un buque mexicano o a abanderarse mexicano directamente en el Registro, ya no sería ni siquiera en el Padrón sino en

el Registro Público Marítimo Nacional.

- b) La segunda interpretación de esta disposición sería en el sentido de que un naviero mexicano que tomara en arrendamiento a casco desnudo (BAREBOAT CHARTER) una embarcación extranjera con la autorización del Estado mexicano a enarbolar su pabellón, esta embarcación se inscribirá en el REGISTRO DE BUQUES a nombre del arrendatario a casco desnudo, o sea a nombre del naviero mexicano.

De acuerdo con nuestra legislación, un buque así tomado en arrendamiento no se puede inscribir en el REGISTRO DE BUQUES, pero sí en cambio en el PADRON, de ahí, que quizá el Convenio sea la fuente que sirvió de guía o que les dió la pauta a nuestras autoridades marítimas para plasmar en el Artículo 4o. del Reglamento del Padrón el hecho de inscribir en este los buques de bandera extranjera, en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante "cualquier" contrato financiero con opción de compra, ya que recuérdese que desde hace 10 años se inició el estudio de este Convenio. Además de que si bien es

cierto que la figura del Padrón aunque sin reglamentación jurídica expresa, ya desde 1980 se daban los primeros pasos para la creación de esta figura, y fue hasta marzo 7 de 1986 en que apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano o sea un mes después de celebrado en Ginebra el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, o sea el Convenio que estamos analizando y que consideramos dió la pauta para la creación del Artículo 4o. primer párrafo del Reglamento del Padrón.

Considérese además que desde el 20 de diciembre de 1982 la Asamblea General de las Naciones Unidas emitió la resolución 37/209 por la cual se creó la Conferencia de Plenipotenciarios para considerar la adopción de un Acuerdo Internacional relativo a las condiciones en que debía admitirse la inscripción de los buques en los registros marítimos nacionales(41) y 3 años después, o sea en 1985 se regula que se

(41) INFORME FINAL DE LA CONFERENCIA PLENIPOTENCIARIA DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES. ELABORADO EN GINEBRA.

establece el Padrón de Abanderamiento Mexicano pero sin entrar en detalles, de ahí que esta situación me de la pauta para pensar que el Convenio en cierta forma fue la fuente o guía para ir estableciendo jurídicamente el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Es decir, quizá nuestras autoridades marítimas al ver que nuestras leyes no permitían el registro de estos buques en el REGISTRO, válgase la redundancia, decidieron aprovechar lo estipulado en el Convenio para crear con mayor seguridad el Padrón, o sea que tal vez reflexionaron y se plantearon que como en el Registro no se podían inscribir, entonces decidieron reforzar el Padrón con esto, dicho en otras palabras: "si en el Registro de Buques o sea el Registro Público Marítimo Nacional, no se permite, plasmémoslo pues en un Registro Especial y que mejor que el Padrón de Abanderamiento Mexicano" que empezaba a nacer.

Ahora bien, si nuestras leyes permitieran lo estipulado en el Convenio y que hemos venido estudiando, me pregunto que pasaría con el Padrón? Bien, yo considero que simplemente desaparecería lo señalado por el Artículo 4o. primer párrafo del

Reglamento ya que la misma ley estaría permitiendo que los buques tomados en arrendamiento a casco desnudo de una naviera extranjera, en consecuencia buques extranjeros tomados así por navieros mexicanos o sea arrendatarios o casco desnudo, se registren en el Registro Público Marítimo Nacional que es donde se inscriben los buques, bajo el cumplimiento, por supuesto, de ciertos requisitos(42) pero que al fin y al cabo vendrían a derogar lo estipulado por el citado ordenamiento.

- V. Otra de las razones que me lleva a pensar que el Convenio fue la pauta para que se considerara lo regulado en el Artículo 4o. párrafo primero del Reglamento del Padrón es por lo estipulado en el Artículo 12 del Convenio que señala que:
- "De conformidad con sus leyes y reglamentos, un Estado podrá conceder la

(42) Entre los que podemos mencionar el citado, por ejemplo, en el Artículo II inciso (5) del Convenio que señala que:

" En el caso de un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, el Estado debería cerciorarse de la suspensión del derecho a enarbolar la bandera del anterior Estado del pabellón. Tal inscripción se efectuará previa acreditación de la suspensión (NOTESE QUE DICE SUSPENSION y en el Artículo 12 inciso 5 se señala CANCELACION) de la precedente inscripción en lo concerniente a la nacionalidad del buque bajo el anterior Estado del pabellón y la indicación de los gravámenes de cualquier género inscritos.

inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arandamiento a casco desnudo por un arrendatario en ese Estado, durante el período del arrendamiento".

Es decir, como nuestras leyes no permiten tal situación ya que sinceramente me parece un tanto fuera de toda lógica el abanderar mexicano un buque extranjero de origen que aunque se suspenda o cancele su I N S C R I P C I O N no se le está quitando su nacionalidad, es decir, no se trata de pérdida de su nacionalidad o de dimisión de su bandera sino únicamente de su inscripción, lo que equivaldría a abanderar mexicano un buque extranjero pero que no está inscrito en el Estado de su pabellón mientras dura el período del arrendamiento.

De ahí que en el Reglamento del Padrón se haya estipulado lo señalado en el Artículo 4o. primer párrafo, o sea que, ante tal situación nuestras autoridades marítimas aprovechando la figura del Padrón de Abanderamiento configuraron dentro del mismo, el supuesto señalado en el Convenio.

Ahora bien, al inicio de este inciso señalé que el 7 de agosto de 1986 el Gobierno de México suscribió "ad-referendum" este Convenio, lo que implica el sometimiento del texto al gobierno respectivo, para que pueda ser considerado como definitivo(43) de ahí que haya realizado este análisis comparativo del Convenio con el Padrón, con el objeto de que el Gobierno Mexicano o al menos el medio marítimo tome conciencia de lo que implicaría la entrada en vigor del Convenio.

Por último, no puede ignorarse, que este Convenio fija de manera clara e inequívoca, los elementos que constituyen el vínculo genuino entre el buque y el Estado del Pabellón y que se resumen en cuatro, pero que resultan incongruentes con nuestra legislación marítima mexicana, pero sin dejar de reconocer que para otros países si existiría una

(43) Muchas veces antes de firmar el tratado, es decir, de estar de acuerdo sobre el texto definitivo del mismo, puede ocurrir que los gobiernos deseen estudiar más detenidamente dicho texto, y eventualmente introducir modificaciones, para ello hay dos operaciones previas a la firma, que pueden utilizarse indistintamente:

(i) la rúbrica, que consiste en que el representante de un Estado coloca, al final del texto sus iniciales y (ii) la firma ad referendum que implica el sometimiento del texto como hemos señalado.

SEARA VAZQUEZ MODESTO, DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. EDITORIAL PORRUA, S.A. OCTAVA EDICION, MEXICO, 1982.

verdadera relación auténtica, si constituirán un vínculo entre el buque y el Estado del Pabellón.

Las características de ese vínculo nacidos del Espíritu del Convenio son:

- . Que el Estado ejerza una adecuada autoridad marítima nacional (Artículo 5o.)
- . Que el armador constituya una persona jurídica identificable y responsable (Artículo 6o.)
- . Que los nacionales del Estado del pabellón, participen en la propiedad o en la dotación de los buques, o en ambas. (Artículo 7o.)
y
- . Que en el Estado del pabellón, funcione un adecuado Registro de Buques (Artículo 11).

A partir de este Convenio, estos cuatro elementos constituirán el vínculo auténtico entre el buque y el Estado de Pabellón que enarbola, cumpliéndose así, con lo dispuesto por el artículo 91

del Convenio sobre Derecho del Mar de 1982 pero que lamentablemente "chocan" con las disposiciones de nuestro país que va mas allá, respetando, sin lugar a dudas, los dos principios internacionales que rigen la nacionalidad del buque: La ley nacional y la relación auténtica.

Con la exposición de este capítulo he pretendido que cada uno de los lectores adopte el criterio que estime pertinente sobre el Padrón de Abanderamiento Mexicano cuya existencia ha causado una fuerte polémica dentro del medio marítimo mexicano, reservando para el capítulo V denominado Conclusiones y Recomendaciones, mi opinión al respecto.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Todo lector de esta tesis, seguramente se preguntará por qué hablar de la Nacionalidad del Buque tanto a nivel internacional como nacional así como del Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana si el título objeto de este estudio es el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Pues bien, la razón del estudio previo de estas figuras radica en el hecho de que por lo que a la Nacionalidad del Buque a nivel internacional se refiere es importante ya que de las Convenciones Internacionales se desprende la importancia de la nacionalidad del buque, es decir, se está regulando internacionalmente que un buque debe tener una nacionalidad para de esta forma saber a que jurisdicción someterlo.

Situación que con el Padrón de Abanderamiento Mexicano es de vital importancia por las siguientes razones:

PRIMERO: Gracias a este principio de Nacionalidad del Buque sabemos a que jurisdicción someter al buque inscrito en el Padrón, ya que recuérdese que se trata de buques extranjeros los que se inscriben en el Padrón.

SEGUNDO: La finalidad del Padrón de Abanderamiento Mexicano es dar la nacionalidad mexicana a los buques que se inscriban en él, es decir, se está buscando la nacionalidad, término que como finalidad de nuestro objeto de estudio debe ser claramente entendido.

No está por demás el aquí destacar el que si bien es cierto que una de las razones por las que nuestras autoridades marítimas crearon el Padrón fue para aumentar el tonelaje mexicano abanderando mexicanas las embarcaciones inscritas en el Padrón, por otra parte no podemos negar que algunos de los propietarios efectivos de las embarcaciones inscritas en éste permiten su inscripción en el Padrón no con el objeto de cumplir con la finalidad de nuestras autoridades marítimas sino con el objeto de beneficiarse de los estímulos y exenciones que ésta

figura otorga por lo que podemos decir que lo que para la Dirección General de Marina Mercante ("D.G.M.M.") es una finalidad para los propietarios efectivos de las embarcaciones e inclusive para algunos de los navieros mexicanos que inscriben las embarcaciones es una consecuencia.

TERCERO: Con el objeto de determinar si el Padrón cumple con el sistema de la Ley Nacional y el principio de la Relación Auténtica para conceder la nacionalidad a un buque.

Al respecto, es evidente que al menos en teoría en la elaboración del Reglamento del Padrón se sigue el sistema de la Ley Nacional para conceder la nacionalidad a los buques inscritos en el Padrón.

Por lo que a la Relación Auténtica se refiere, tenemos que cumple con este principio también en teoría, al cuidar que las empresas que inscriban embarcaciones extranjeras en el Padrón comprueben ser empresas inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional lo que implica entre otros requisitos, que sean empresas de nacionalidad mexicana.

Con esto se cumpliría una de las características de la Relación Auténtica ya que existiría un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo pabellón portará.

Al ya abanderarse mexicana la embarcación inscrita en el Padrón se cubrirían también las 3 restantes características del principio aludido ya que se utilizarían nacionales en el trabajo a bordo de los buques y que por demás está recordarles que las embarcaciones mexicanas sólo pueden tener tripulación mexicana por nacimiento por así señalarse tanto en nuestra Constitución Política como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos así como en el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales.

En lo que sí debemos ser sinceros es que previo al abanderamiento del buque inscrito en el Padrón no resultan aplicables las características del principio de la Relación Auténtica para nuestro país ya que la contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee no se da en los buques inscritos en el Padrón porque mientras están inscritos en el Padrón continúan siendo embarcaciones extranjeras

que sólo contribuyen en una mínima parte a la economía de nuestro país, precisamente por ser embarcaciones extranjeras.

Además, aunque en teoría se establezca la sustitución paulatina de la tripulación extranjera por nacional en realidad nosotros sabemos que la tripulación es extranjera y que no se cambia en algunos casos a la tripulación, es decir, no se va haciendo la sustitución paulatina de que habla el Reglamento del Padrón, porque en la mayoría de los casos no se llega a abanderar mexicana la embarcación.

En cuanto a la existencia de un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo Pabellón porta el buque sólo se cumple al abanderarse mexicanas tales embarcaciones inscritas en el Padrón ya que mientras están inscritas en éste resulta poco probable que se de esta característica si consideramos que se trata de embarcaciones extranjeras inscritas en el Padrón por empresas navieras mexicanas.

De lo anterior, apreciamos que el Reglamento del Padrón sigue los mismos pasos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos así como del Reglamento

para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales al establecer el sistema de la Ley Nacional y de la Relación Auténtica para conceder la nacionalidad a un buque inscrito en el Padrón.

Ahora bien, la importancia del previo estudio de la Nacionalidad del Buque en México radica en el hecho de que si consideramos que una de las finalidades -como ya dijimos- del Padrón, es obtener el abanderamiento de mexicanos de los buques inscritos en él, debemos en consecuencia conocer los principios generales de cómo se obtiene la Nacionalidad del Buque en México por tal razón hemos estudiado nuestras leyes que sobre el particular hablan con el objeto de establecer si las disposiciones sobre el abanderamiento de las embarcaciones inscritas en el Padrón cumplen los requisitos exigidos por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ("LNCM") y si el obtener el abanderamiento de una embarcación inscrita en el Padrón sería motivo de una adición al Artículo 90 de la LNCM como un supuesto más para considerar mexicana una embarcación.

Por lo que respecta al cumplimiento del Padrón de las disposiciones de la LNCM podemos decir sin temor a equivocarnos que efectivamente nuestro

Reglamento del Padrón ("el Reglamento") ha cuidado el observar lo que dispone la LNCM para abanderar una embarcación que estuvo inscrita en el Padrón .

Sobre la posible adición al Artículo 90 en el sentido de considerar la obtención de la nacionalidad mexicana de una embarcación inscrita en el Padrón como un supuesto más dentro de ese Artículo se pueden seguir dos criterios, ya que el obtener el abanderamiento de mexicana de la embarcación que estuvo inscrita en el Padrón se puede comprender dentro de la fracción I del Artículo 90 por su generalidad, al decir que se considerarán buques mexicanos los que se abanderan o matriculen como tales con sujeción a la misma LNCM.

Como podemos observar, las disposiciones del Reglamento sobre el abanderamiento de las embarcaciones inscritas en el Padrón se comprenden dentro de la generalidad de la fracción I del artículo 90 ya que en el Reglamento se contempla que las embarcaciones inscritas en el Padrón deben inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional ("el Registro").

Aunque si bien es cierto que en el Reglamento no se establece el procedimiento para su inscripción,

en el Registro ya se presupone que para inscribirse en éste se tiene que cumplir con lo dispuesto por la LNCM por lo que queda implícito dentro de las disposiciones del Reglamento el observar la LNCM para abanderar o matricular una embarcación como mexicana.

El segundo criterio sería el de considerar la obtención de la nacionalidad mexicana de una embarcación que estuvo inscrita en el Padrón como un caso concreto para considerarlo mexicano dentro del Artículo 90 de la LNCM, es decir, se podría recomendar el adicionar este Artículo con una fracción más de la siguiente manera:

Artículo 90. Se consideran buques mexicanos:

I...

II...

III...

IV...

V...

"VI Los buques cuya inscripción en el Padrón ha sido cancelada por virtud de la adquisición de la propiedad de la embarcación por las empresas navieras

"mexicanas"

Y como disposición final del Artículo 90 sobre este particular yo agregaría:

Los buques adquiridos en la forma estipulada en la fracción VI serán abanderados y matriculados de oficio por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En mi opinión, cualquiera de los dos criterios propuestos es aceptable, sin embargo, si consideramos el objetivo de nuestras autoridades marítimas al reglamentar sobre el Padrón quizá no sea tan mala idea el configurar la obtención de la nacionalidad mexicana de las embarcaciones que estuvieron inscritas en el Padrón como un caso concreto del Artículo 90 de la Ley para considerar mexicanos a los buques, ya que se estaría destacando su existencia como tal dentro del ámbito marítimo, además de que quedaría comprendido el siguiente paso a seguir por una empresa naviera mexicana después de haber tenido inscrita una embarcación en el Padrón.

Por otra parte, como recomendaciones que me

permite sugerir después de haber desarrollado este capítulo es el hecho de contemplar las reformas a todas aquellas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ("LNCM") que facultan a la Secretaría de Marina respecto al sistema marítimo nacional así como a la navegación y comercio marítimos, cuyas funciones, en su totalidad han sido transferidas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. ("SCT").- Y que al momento de la elaboración de esta tesis la LIII Legislatura de la Cámara de Diputados ha presentado a consideración de la misma la iniciativa que tiene por objeto reformar todos aquellos artículos de la LNCM que al respecto hablen para adecuarla a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ya que como sabemos desde el 1º de enero de 1977 en que entró en vigor la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal se facultó a la SCT para desempeñar las funciones derivadas del sistema marítimo nacional así como de la navegación y comercio marítimos hasta entonces encomendados a la Secretaría de Marina.

Asimismo, como otra recomendación en cuanto a reformas se refiere podemos mencionar el de actualizar el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales en lo que se refiere a la

posibilidad para los extranjeros para adquirir buques mercantes nacionales, para formar parte de una sociedad naviera ya que si bien es cierto que han quedado derogadas tácitamente estas posibilidades para los extranjeros por la LNCM no estaría por demás el actualizarlo o adecuarlo a dicha Ley con el objeto de evitar erróneas interpretaciones pues ello "choca" al más elemental sentido común, que por cierto encuentra su apoyo en la ley primaria del pensamiento o principio lógico supremo de la no-contradicción.

En conclusión, considero recomendable el actualizar los Artículos 3º y 4º del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales que sobre el particular hablan.

Así también, recordemos que en la explicación de cómo se pierde la nacionalidad mexicana de una embarcación conforme lo dispuesto en la LNCM señalé la posibilidad de considerar ciertas adiciones al respecto ya que nada se habla sobre el procedimiento para perder la nacionalidad la embarcación después de colocarse en dichos supuestos.

Pues bien, curiosamente hace un par de meses

nuestras autoridades marítimas expidieron un oficio declarando la pérdida total de una embarcación y en consecuencia la cancelación de su matrícula, así como la cancelación de la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.

De lo anterior se desprende, que bien se pudiera adicionar al Artículo 95 fracciones II, III y V un párrafo aparte especificando que:

"Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III y V se considerará que han perdido la nacionalidad mexicana y consecuentemente su matrícula una vez que la autoridad marítima haya declarado este hecho por haberse colocado en los supuestos enunciados".

Quiero aclarar que lo anteriormente expuesto es sólo una idea de como pudiera subsanarse esta omisión en la Ley que considero nos dejaría más claro el momento exacto a partir del cual se considerará la pérdida de la matrícula y abanderamiento de un buque.

Continuando con las posibles reformas al

Artículo 95 tenemos también que lo dispuesto por la fracción VI no se ha respetado en su debido cumplimiento en los términos que dispone la misma por las razones que ya hemos explicado en nuestro Capítulo II pág. 44 y en el que además propuse una posible reforma al respecto.

Así pues, antes de hacer alusión a esta posible reforma quisiera comentar que probablemente el fundamento para ser la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la SCT la que autorice la dimisión de la bandera radique en lo dispuesto por el Artículo 18 fracción VI que establece que al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Marina -recuérdese que es la SCT- le compete lo relativo a vías generales de comunicación por agua, el transporte que se preste en las mismas y los servicios auxiliares o conexos, entre otras atribuciones, la de otorgar concesiones o permisos a que se refiere la LNCM.

De ahí que quizá con lo que dispone este Artículo la Dirección General de Marina Mercante ("DGMM") se sienta facultada para autorizar la dimisión de la bandera.

De no ser este el fundamento por el cual la DGMM se sienta facultada para autorizar la dimisión de la bandera, si consideraría una posible reforma al artículo citado en este sentido. Es decir, únicamente agregaría que fuera el Ejecutivo Federal por conducto de la DGMM dependiente de la SCT.

De esta forma considero que no se vería vulnerado el espíritu de la ley en el sentido de impedir que bajo cualquier pretexto se saque del pabellón nacional una embarcación, ya que se estaría considerando al menos en teoría la opinión del Ejecutivo Federal.

Como conclusión del inciso 11.5 respecto de la territorialidad del buque mexicano en alta mar me manifiesto partidaria de la corriente que no acepta la territorialidad del buque mexicano en alta mar por las siguientes razones:

- 1.- El buque como ya sabemos es un bien mueble y el territorio no, y como tal se somete a las Leyes mexicanas sin necesidad de que se le considere territorio mexicano para que le sean aplicables nuestras leyes.

2.- De considerarse territorio mexicano se verían vulneradas las normas del Derecho del Mar como el derecho de Visita y el de Persecución ya que al ejercer estos derechos sobre un buque al que se le considera territorio mexicano en alta mar sería violar por una parte un derecho de las potencias neutrales que es el de la INVIOABILIDAD DEL TERRITORIO y por la otra sería ejercer actos de jurisdicción en territorio mexicano, es decir, se estaría violando la soberanía del Estado mexicano.

3.- La posición de nuestra Ley ha quedado superado por lo dispuesto en el Artículo 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que somete a las embarcaciones en alta mar a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón ostentan, tan es así que sólo en alta mar se aplican nuestras leyes.

Ahora bien si realmente fuera acertada la postura de considerar al buque como territorio mexicano lo más lógico sería que en aguas territoriales de otro Estado también se aplicaran leyes mexicanas pero es tan inadmisibles esta postura que sólo en alta mar se van aplicar leyes mexicanas como el mismo Artículo 2º de la Ley establece, ya que de aplicarse nuestras leyes en

otro Estado por considerar al buque como territorio mexicano originaria además de un conflicto de competencias la violación de la soberanía de otro Estado.

Por lo tanto, queda eliminado el principio de la territorialidad del buque totalmente, pues el territorio sigue siéndolo donde se encuentre, lo que pasa es que esta fue una posición imperialista seguida por las grandes potencias en el pasado y que la doctrina invocada en el desarrollo de esta tesis nos da la razón a los que nos oponemos a ella.

De nuestro capítulo denominado "Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana" podemos resumir nuestras conclusiones en sólo unas líneas diciendo que: pese a los esfuerzos y objetivos fijados de nuestras autoridades marítimas para desarrollar nuestra marina mercante sólo ha sido posible el lograr la promulgación de leyes, decretos y organismos encaminados a este fin ya que las metas propuestas se han visto insuperables debido a la falta de cooperación y conocimiento por parte del medio naviero para alcanzar este fin ya que actúan en función de sus propios intereses además de que a ello debe sumarse ahora la grave crisis económica

por la que pasa nuestro país.

Lo anterior, aunado al poco interés y mala administración de una empresa naviera contribuyen a que el desarrollo de nuestra Marina Mercante se vea proyectada a muy largo plazo ya que precisamente el conocimiento mínimo y consecuentemente falta de interés para administrar la empresa naviera las conducen a la suspensión de pagos en el mejor de los casos si no es que en la Quiebra misma dando lugar a la necesidad de venta de sus embarcaciones a precios en algunos casos muy por debajo del mercado internacional.

No obstante lo anterior, no debemos dejar de reconocer los logros alcanzados por nuestras autoridades marítimas y que hemos destacado en nuestro capítulo correspondiente.

Por otra parte y fuera de toda teoría vale la pena destacar la intención e interés de nuestras autoridades marítimas para desarrollar nuestra marina mercante así como el esfuerzo de algunas navieras que si bien es cierto que actúan en función de su propio interés, dan lugar al desarrollo de la Marina Mercante como miembros que son de la misma y me expreso con la

palabra "esfuerzos" porque la mayoría de sus operaciones de compra-venta si no es que todas están supeditadas al financiamiento externo que indirectamente -si ustedes quieren- condiciona la posibilidad de aumentar el tonelaje mexicano.

Para concluir, sólo me queda decir que si quieren alcanzar las metas globales que la presente administración pretende para 1988 será necesario la cooperación y buena disposición no sólo de las mismas autoridades marítimas sino de todos los miembros que componen el medio marítimo comercial.

PADRON DE ABANDERAMIENTO

Como recomendación para la reglamentación del Padrón en cuanto a la restitución al Estado de los beneficios y exenciones de que disfrutaron las embarcaciones extranjeras durante el tiempo en que estuvieron inscritos en el Padrón podemos sugerir el adicionar en su parte conducente el que también se restituyan al Estado las utilidades y los intereses del capital recibido que se reeditaron durante los años de inscripción de la embarcación en el Padrón, con el

objeto de tener la seguridad jurídica de que se abanderarán las embarcaciones inscritas en el Padrón como mexicanas ya que los navieros al tener conciencia de lo que implicará el no abanderarlas como mexicanas se verán motivados a cumplir con su compromiso de abanderamiento.

Por otra parte, sugiero se revise el Artículo 15 inciso (c) del Reglamento del Padrón ya que resulta irrisible el disponer que en los contratos que celebren las empresas navieras mexicanas con las extranjeras se establezca que las primeras adquirirán la embarcación a un precio menor que el del mercado en el momento de su compra ya que de hecho, hemos visto en la práctica pasa desapercibido este requisito.

Lo anterior, obedece al hecho de que simplemente a las navieras extranjeras cuyas embarcaciones serán inscritas en el Padrón no les conviene lo que estipula el Reglamento.

No obstante lo anterior, no dejo de reconocer lo que ya antes explicábamos al decir que resulta en cierta forma entendible esta disposición si consideramos todos los ingresos y beneficios con que cuenta la

naviera extranjera al dar en arrendamiento con opción a compra su buque inscrito en el Padrón, de ahí que lo menos que puede hacer la naviera extranjera es conceder que su embarcación se adquiera a un precio aunque sea un poco menor que el del mercado en el momento de su compra.

Por lo que respecta a las disposiciones del Decreto que establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, particularmente la limitación que para la Empresa beneficiaria del Estimulo Fiscal, se establece sobre el período no inferior a los cinco años siguientes a la fecha de expedición del Certificado de Promoción Fiscal de no conceder los bienes que adquiera conforme al Decreto al uso o goce temporal de terceros, sugiero el revisar esta circunstancia ya que se limita su capacidad de crecimiento de productividad durante ese lapso.

Aunque si bien es cierto que en el mismo Decreto se establece una dispensa para el cumplimiento de dichas obligaciones y que muchos podrían decir que esa es la solución para lo ahí dispuesto y ahora comentado mas bien creo que podría dar a pensar que se

permitirá en casos excepcionales no hacer caso de lo dispuesto por el Decreto, o dicho de otro modo, de violar lo que se establece en el propio Decreto.

Considero que para evitar favoritismos ya que yo les pregunto ¿Cuáles son esas situaciones excepcionales que permitirán dispensar el cumplimiento de las obligaciones que hemos señalado? sugiero se aclare este Artículo, en cuanto a estas "situaciones excepcionales" que señala el mismo Decreto, o bien se permita a todos los beneficiarios del Estímulo Fiscal en cualquier momento de disponer de dichos bienes para con los terceros pero sujetándolos, desde luego, a que se destinen al transporte marítimo del país o a participar en el tráfico internacional.

Como conclusión, podemos decir también que debemos destacar la importancia que tiene el tener conciencia de lo que es e implica el Padrón de Abanderamiento con el objeto de evitar un mal uso del mismo y si al contrario aprovechar sus disposiciones dentro de la medida posible.

En cuanto a la competencia desleal de la cual hablamos en nuestro capítulo al mencionar los

inconvenientes del Padrón, no obstante el admitir que en cierta forma es buena por las razones ya expuestas no puedo el dejar de mencionar que la figura del Padrón en realidad no es la que ocasiona esta competencia sino más bien aquellos que disponen que determinado transporte se efectúe en los buques inscritos en el Padrón, es decir, prefiriéndose a éstos y no en los buques de las empresas navieras mexicanas como disponen nuestras leyes respectivas.

Como ya sabemos nuestras leyes disponen que se prefiera a los buques de bandera mexicana y sólo a falta de éstos, a los buques inscritos en el Padrón y en su caso se autorice provisionalmente que determinado tráfico se realice por buques de bandera extranjera, no inscritos en el Padrón.

De lo anterior, se aprecia pues que el espíritu de la ley y los motivos para la creación del Padrón no fue el de crear la competencia desleal sino el incrementar nuestra Marina Mercante, el contribuir al comercio exterior, razón por la cual son infundados los motivos para responsabilizar al Padrón de Abanderamiento por este hecho.

Para que engañarnos y no aceptar que esa competencia tiene su origen en la decisión de unos cuantos que -porque no decirlo- al ser menos costosos los servicios que prestan las embarcaciones inscritas en el Padrón, se puede advertir o al menos presumir que se debe a que tienen tripulaciones filipinas, indias y paquistaníes a las que se les paga muy poco de ahí que aquellos que eligen las embarcaciones inscritas en el Padrón hagan pensar a los navieros mexicanos cuyas embarcaciones no están inscritas en éste que es el Padrón de Abanderamiento el que ocasiona la competencia desleal originando en ocasiones la quiebra de algunas de nuestras navieras mexicanas.

De ahí que nos cuestionemos de qué nos sirve el pretender aumentar el tonelaje mexicano a través del Padrón de Abanderamiento si una decisión no atinada hace quebrar a las empresas existentes?

Por lo anterior, considero debemos valorar antes de tomar una decisión, los servicios que prestan los buques mexicanos y los que prestan los inscritos en el Padrón con el objeto de mediar entre ambos y no desvirtuar el objetivo por el cual se creó el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Por lo que a la autorización para adquirir la embarcación así como para su inscripción en el Padrón el Reglamento establece que se otorgará tal autorización, siempre y cuando las embarcaciones no tengan más de quince años de haberse construido a la fecha de la solicitud.

Al respecto, me permito sugerir se observe el límite de años que se establecen para las embarcaciones que se pretende inscribir en el Padrón ya que podríamos caer en una Marina Mercante "vieja", es decir, contemplamos la posibilidad de que la embarcación que se pretende inscribir tiene 14 años, más otros 4 en el Padrón suman 18 años para la embarcación de que nos sirve ya si consideramos que la vida útil, económicamente hablando de un buque es generalmente de 20 años.

Es por ello, que a largo plazo tendremos ya incremento de la marina mercante sí, pero de una marina mercante "chatarra".

Con lo anterior, quisiera sugerir se reduzca el límite de años que se establece para estas

embarcaciones por lo menos para que se registre como mexicana en forma definitiva los diez años.

Dentro de mis conclusiones puedo incluir también la importancia de reformar el Artículo 9 del Reglamento en la forma ya propuesta y digo que es importante por lo que hace precisamente para la cuantificación de los beneficios obtenidos en este renglón, en caso de que no se abandere en definitiva, como mexicana la embarcación que estuvo inscrita en el Padrón.

Tampoco debemos dejar de mencionar dentro de este capítulo lo que calificamos oportuno señalar en el desarrollo de este trabajo sobre la importancia de que el Padrón sea público ya que de no ser así, no podremos seguir considerándolo, por una parte, como un "Registro Especial" porque como antes dijimos el fin principal inmediato y característica de todo Registro es la publicidad del acto jurídico y por otra, si no se le da la publicidad a este Registro podría pensarse que en él existen ciertas irregularidades, y si no irregularidades ¿por qué no es Público?

Por lo que respecta al Convenio de las

Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques y su relación/proyección con el Padrón de Abanderamiento Mexicano mi opinión es que probablemente México no lo ratificará porque como hemos visto en el análisis que de este tema hemos hecho, sus disposiciones van en contra de nuestros ordenamientos jurídicos internos.

De ratificarse dicha Convención, me atrevo a decir, sin temor a equivocarme que ocasionaría además de una fuerte polémica serios cambios en la administración y práctica tradicional marítima, así como en nuestras navieras y por supuesto reformas y adiciones a nuestras leyes marítimas mexicanas, empezando desde nuestra Carta Magna hasta el Reglamento del Padrón que apenas se está aplicando dentro de la administración marítima.

De ahí que si se ratifica el Convenio nuestro país tendrá que presentar reservas a las disposiciones del Convenio que se oponen a nuestros ordenamientos jurídicos especiales.

Lo que quiero poner de manifiesto es que es jurídicamente imposible -espero- que nuestro país lo

ratifique por los motivos que ya he explicado y que nuestras autoridades concientes de esta situación es que han considerado fundamentalmente al Convenio como la fuente jurídica para regular sobre el "Bareboat Charter Registry", y no como un ordenamiento que regule al "Bareboat Charter Registry" en nuestro país.

De esta forma, México pretende contribuir con el desarrollo de su marina mercante, tomando del Convenio, como dije antes, las bases para su regulación pero de conformidad, por supuesto, con nuestras leyes y reglamentos jurídicos internos.

Apoyan mi postura, las iniciativas de reformas a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana que pretenden superar toda dependencia del exterior evitando con esto ir en contra de nuestros ordenamientos jurídicos internos al establecer por ejemplo que las reparaciones de las embarcaciones se efectúen en los astilleros mexicanos, pudiendo llevarse a cabo en el extranjero solo en casos de emergencia o en los casos en los que técnicamente exista imposibilidad de efectuarse en los astilleros nacionales, previa calificación de ambas circunstancias por la Secretaría. A propósito de lo cual cabe

mencionar que este supuesto sale sobrando en esta iniciativa de reforma si consideramos que en los Artículos 23 y 24 de la misma Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante se comprende este supuesto.

Asimismo, decía, se propone también que desde el momento mismo de la inscripción de las embarcaciones en el Padrón de Abanderamiento, las empresas navieras empleen personal mexicano, salvo el caso, debidamente comprobado a juicio de la Secretaría de dos aspectos:

- 1.- De funciones especializadas, en las que no se pudiera emplear personal nacional o,
- 2.- En el caso de que exista impedimento legal derivado del contrato de adquisición de las embarcaciones.

Como podrán darse cuenta el espíritu de estas iniciativas de reforma es el de promover, con una legislación idónea, el máximo aprovechamiento tanto de astilleros mexicanos como de tripulación mexicana, disminuyendo la dependencia del extranjero, es decir, se pretende evitar al máximo posible la participación

extranjera.

De esta forma no se viola ninguna disposición general ni especial sobre la materia, sino que más bien se persigue adecuarse a los ordenamientos jurídicos internos.

Mis comentarios a esta iniciativa de reformas han quedado establecidos en su parte respectiva del desarrollo de esta tesis, por lo que el repetirlas, considero, resulta ya innecesario.

Sólo como nota adicional al respecto, agregaría que quizá hubiera sido más acertado el reformar únicamente el Reglamento del Padrón con base en el mismo Artículo 4º párrafo tercero de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, cuyo texto si sugeriría se reformara para quedar como sigue:

"Se establece el Padrón de Abanderamiento Mexicano ...

...

... en las condiciones y modalidades que.

fije el Reglamento del Padrón.

Esta proposición de reforma obedece a que actualmente el citado Artículo todavía contempla el supuesto de que se expedirá el Reglamento, no obstante haberse ya expedido, es decir, todavía se regula en estos términos:

"... en las condiciones y modalidades que fije el Reglamento que para tal efecto se expida..."

Para concluir, me atrevo a decir, sin perjuicio de lo antes dicho que con todo y los defectos y errores de los que adolece el Padrón así como sus ventajas lo que sí es innegable y debemos reconocer es que con el Padrón de Abanderamiento Mexicano se ha dado un paso más con el objeto de desarrollar la marina mercante mexicana.

Quizá no se hayan logrado los objetivos propuestos al crear el Padrón pero al menos es un claro ejemplo de pretender salir del subdesarrollo en cuanto a flotas mercantes mexicanas se refiere.

Con lo anteriormente señalado, considero haber cubierto el objetivo propuesto para escribir sobre el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

BIBLIOGRAFIA

- ° Arellano García, Carlos.
Derecho Internacional Privado. México,
Editorial Porrúa, S.A., Séptima Edición.

- ° A. Vargas, Jorge,
Terminología sobre Derecho del Mar. México,
Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer
Mundo, 1979
pp. 50 a 52 y 163 a 165

- ° Cervantes Ahumada, Raúl.
Derecho Marítimo. México, D.F., Editorial
Herrero, S.A., 1984.
pp. 79, 138 a 146, 447 a 454, 882 a 824

- ° Colín Sánchez, Guillermo.
Procedimiento Registral de la Propiedad.
México, Editorial Porrúa, S.A. 1985. Tercera Edición
p. 17

◦ Hernández Yzal, Santiago
Derecho Marítimo. Tomo 1, Barcelona, España,
Editorial Cadí, 1968.

pp. 126 y 132

◦ Olvera de Luna, Omar.
Manual de Derecho Marítimo. México.
Editorial Porrúa, S.A., 1981.

pp. 79 a 90, 164 a 166

◦ Sánchez Medal, Ramón.
De Los Contratos Civiles. México,
Editorial Porrúa, S.A., 1984. Séptima Edición

p. 191

◦ Seara Vázquez, Modesto.
Derecho Internacional Público. México,
Editorial Porrúa, S.A. 1982. Octava Edición.

pp. 251 y 252, 262 a 264

- Sobarzo Loaiza, Alejandro.
Régimen Jurídico del Alta Mar. México.
Editorial Porrúa, S.A., 1985. Segunda Edición.
XL y pp. 319 a 338, 351 a 358

- Salgado y Salgado, José Eusebio.
"Revista" Multidisciplina. México.
Universidad Nacional Autónoma de México, ENEP, Acatlán,
enero - abril 1984, No. 8.
pp. 40 a 46

- Salgado y Salgado, José Eusebio
"Proamar", Poligrafik, México.
Cuaderno de Temas Latinoamericanos, Marzo 1986,
N° 1J - año 2.
pp. 22 a 25

- British International Law Cases, London 1965,
Vol. 3, pp. 586 - 592

- Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, 1986.

- Convenio de las Naciones Unidas, Sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques. TD/RS/CONF/L.19. Ginebra, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo 7 de febrero de 1986

II y 12 págs. 3 Anexos.

- Informe del Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial sobre las Consecuencias Económicas de la Existencia o Inexistencia de una Relación Auténtica entre el Buque y el Pabellón de Matrícula acerca de su Segundo Período de Sesiones. TD/B/C.4/191 TD/B/C.4/AC.1/8. Ginebra, Conferencia de Las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 8 de febrero de 1980.

21 págs. 3 Anexos.

- Proyecto de Informe de la Conferencia de Las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques acerca de su Cuarta Parte. TD/RS/CONF/L.16. Ginebra, Conferencia de las Naciones Unidas sobre

Comercio y Desarrollo, 5 de febrero de 1986.

12 págs.

° Decreto que Establece los Estímulos Fiscales para Fomentar la Creación y Ampliación de Empresas Marítimas Mexicanas y la Utilización de sus Servicios para el Transporte de Mercancías. Publicado en el Diario Oficial de la Federación. 26 de noviembre de 1980.

pp. 4 a 7

° Decreto que Establece la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de la Federación enero 8 de 1981.

pp. 17 y sigs.

° Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de la Federación. Octubre 27 de 1981.

pp. 9 a 12

° Decreto por el que se reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de la Federación. Enero 14 de 1985.

pp. 49 y 50.

° Decreto que establece Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de La Marina Mercante Mexicana. Publicado en el Diario Oficial de la Federación. Marzo 13 de 1985.

pp. 10 a 13.

° "Mensaje del C. Subsecretario de Operación". "Marina Mercante Mexicana" Boletín de la Marina Mercante Mexicana, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Operación. México, 3er. Bimestre, Año II, Vol. 1, No. 5.

pp. 3 y 4 y 8 a 11

° Boletín de la Marina Mercante Mexicana. Año II Vol. 1 No. 6 4° Bimestre. p. 5

◦ Criterios de los integrantes de la Comisión Nacional de Marina Mercante, considerados para la elaboración del Anteproyecto del Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano. Compendio Remitido por el Director General de Marina Mercante al Director General de Asuntos Jurídicos de la Dirección General de Marina Mercante. México, Julio 10 de 1985.

◦ Mexican Bareboat Charter Registry "Padrón de Abanderamiento of the United Mexican States". Ponencia Expuesta en 21st Biennial Conference International Bar Association New York 1986. by Lic. Pinedo Rivas, José Walterio. Director of J.W. PINEDO Y ASOCIADOS, S.C.

◦ INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE conference in Paris on 5-6 October 1987 on BAREBOAT CHARTER REGISTRATION. By Lic. Pinedo Rivas José Walterio. Director of J. W. PINEDO Y ASOCIADOS, S.C.

◦ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Trillas, Mayo 1986. Tercera Edición.

◦ Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986
pp. 475 y sigs.

◦ Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, Mexicana, Código de Comercio México.
Editorial Porrúa, S.A. 1986.

◦ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Artículo 36 G Fracciones XVI y XIX. Editorial Porrúa. México, 1987.

◦ Ley de Vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, S.A., 1986.
pp. 127 a 130

◦ Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en materia Federal. Artículos 70, 125 y 1583. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986. pp. 55, 68 y 294.