



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

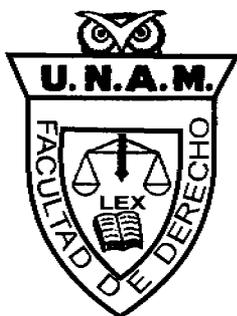
“LAS VENTAJAS QUE OTORGAN CIERTAS
BANDERAS DE CONVENIENCIA”

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

JOSE ANTONIO CANELA GUERRA



CIUDAD UNIVERSITARIA, 2008



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 esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

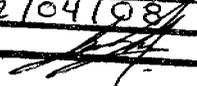
El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición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

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Jose Antonio

Cancla Guerra

FECHA: 22/04/08

SIRMA: 



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
Seminario de Derecho Internacional

DR. ISIDRO ÁVILA MARTÍNEZ

**DIRECCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
PRESENTE**

El alumno **CANELA GUERRA JOSÉ ANTONIO** con número de cuenta **300307755** inscrito en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada **"LAS VENTAJAS QUE OTORGAN CIERTAS BANDERAS DE CONVENIENCIA"** dirigida por la MTRA. **ELISA SCHIAVO**, investigación que, una vez revisada por quien suscribe, se aprobó por cumplir con los requisitos reglamentarios, en la inteligencia de que el contenido y las ideas expuestas en la investigación, así como su defensa en el examen oral, son de la absoluta responsabilidad de su autor, esto con fundamento en el artículo 21 del Reglamento General de Exámenes y la fracción II del artículo 2º de la Ley Orgánica de la Universidad Nacional Autónoma de México.

De acuerdo con lo anterior y con fundamento en los artículos 18,19, 20 y 28 del vigente Reglamento General de Exámenes Profesionales, solicito de usted ordene la realización de los tramites tendientes a la celebración del examen profesional del alumno mencionado.

El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes, contados de día a día, a partir de aquel en que le sea entregado el presente oficio, con la aclaración de que, transcurrido dicho plazo sin haber llevado a efecto el examen, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que sólo podrá otorgarse nuevamente, si el trabajo recepcional conserve su actualidad y en caso contrario hasta que haya sido actualizado, todo lo cual será calificado por la Secretaría General de la Facultad.

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Cd. Universitaria, a 24 de marzo de 2008

DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA.
DIRECTORA DEL SEMINARIO



SECRETARÍA
DE
DIRECCIÓN

MEMYM/plr.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA
DIRECTORA DEL SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL
FACULTAD DE DERECHO
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

PRESENTE

Estimada Doctora:

Me permito distraer su fina atención para someter a su calificada revisión el trabajo de investigación anexo que, para obtener el título de Licenciado en Derecho, ha elaborado el alumno JOSÉ ANTONIO CANELA GUERRA bajo la dirección de la suscrita, denominado: *"Las ventajas que ofrecen ciertas banderas de conveniencia"*.

Considero que el mencionado trabajo reúne satisfactoriamente los requisitos impuestos por la legislación universitaria y, de ser procedente, pido respetuosamente su autorización para impresión y posterior sometimiento al sínodo de examen profesional correspondiente.

Sin otro particular y en espera de sus instrucciones, reitero a Usted las seguridades de mi atenta consideración.

A T E N T A M E N T E.

"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Cd. Universitaria, a 7 de marzo de 2008

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Elisa Schiavo'.

MTRA. ELISA SCHIAVO

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Nacional Autónoma de México y especialmente a la Facultad de Derecho, por haberme concedido el honor de estudiar en sus aulas y brindarme una educación de excelente calidad.

A la Doctora María Elena Mansilla y Mejía, Directora del Seminario de Derecho Internacional, por su apoyo y confianza en mi investigación.

A mi asesora, Maestra Elisa Schiavo, por el tiempo otorgado a esta investigación, sus valiosos conocimientos, sus correcciones, aportaciones y comentarios siempre oportunos; por su apoyo, entusiasmo, dedicación y su valiosa amistad.

A mi mamá y hermanos por todo el sacrificio, esfuerzo, apoyo y amor que siempre me han brindado, quiero que sientan que el objetivo logrado también es de ustedes.

DEDICATORIA

Para ti mamá, por darme la oportunidad de existir, por tus sacrificios, por ser un ejemplo de superación, por tu comprensión, pero sobre todo, por el amor y confianza que me haz brindado durante todo este tiempo.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
---------------------	----------

CAPÍTULO 1 CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

1.1 DEFINICIÓN DE BUQUE	5
1.2 PARTES QUE INEGRAN AL BUQUE	8
1.3 PERSONAL DEL BUQUE	10
1.4 INDIVIDUALIZACIÓN DEL BUQUE	12
1.4.1 Nombre	14
1.4.2 Matrícula	15
1.4.3 Puerto de matrícula	18
1.4.4 Nacionalidad	19
1.4.5 Señal distintiva	20
1.4.6 Unidades de arqueo bruto	21
1.5 NACIONALIDAD DEL BUQUE	22
1.5.1 Consecuencias de la nacionalidad	23
1.5.2 Comprobación de la nacionalidad	24
1.5.3 Buques sin nacionalidad	25
1.6 BANDERA DE CONVENIENCIA	27

CAPITULO 2 LIMITANTES A LA NAVEGACIÓN

2.1 LÍMITES AL LIBRE USO DEL MAR	31
2.1.1 Aguas interiores	32
2.1.2 Mar Territorial	32
2.1.3 Zona Contigua	34
2.1.4 Zona Económica Exclusiva	34
2.1.5 Plataforma Continental	36
2.1.6 Alta Mar y la Zona	37
2.1.7 Las Zonas Marinas en México	38
2.2 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN	39
2.2.1 Señales	41
2.2.2 Comunicaciones inalámbricas	42
2.2.3 Prevención de abordajes	43
2.2.4 Seguridad de la Vida Humana en el Mar	43
2.2.5 Obligación de asistir a personas y buques	45

2.2.6 Condiciones de trabajo y capacitación de las tripulaciones	47
2.3 LIMITANTES INTERNAS	49
2.3.1 Limitaciones con relación al buque	56
2.3.2 Limitaciones en relación con la titularidad del buque	58
2.4 LA "RELACIÓN AUTÉNTICA"	59

CAPÍTULO 3 LA "RELACIÓN AUTÉNTICA"

3.1 ORIGEN DE LA "RELACIÓN AUTÉNTICA"	62
3.1.1 El caso "Nottebohm"	64
3.2 CONVENCIÓN SOBRE EL ALTA MAR	68
3.3 CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	70
3.4 CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES	75
3.5 LA "RELACIÓN AUTÉNTICA" EN MÉXICO	81

CAPÍTULO 4 LAS VENTAJAS QUE OTORGAN CIERTAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

4.1 CONSIDERACIONES GENERALES	87
4.2 PANAMÁ	90
4.3 LIBERIA	93
4.4 HONDURAS	95
4.5 VENTAJAS COMUNES A ESTOS PAÍSES	96
4.6 MÉTODO DE REGISTRO EN MÉXICO	99
4.6.1 Marco fiscal	103
4.6.2 El financiamiento	105
4.6.3 Ámbito laboral	108
CONCLUSIONES	114
BIBLIOGRAFÍA	117

INTRODUCCIÓN

Los países que otorgan banderas de conveniencia desde su surgimiento han acaparado gran parte de la marina mercante mundial, debido a que ofrecen una reducción en el costo de registro del buque, así como su mantenimiento, y sobre todo bajos impuestos fiscales; de esta manera, se produce una oferta irresistible para los navieros propietarios de buques, ya que encuentran en estos países auténticos paraísos fiscales, con condiciones que su Estado no les proporciona.

Los países de registro abierto generalmente no cuentan con una administración marítima que los respalde, debido a que no tienen una seguridad interna; denigran el trabajo humano a bordo, además de que el personal no es capacitado: en la mayoría de las ocasiones el personal, no entiende las ordenes de sus superiores, debido a que son de distinta nacionalidad y por ende no hablan el mismo idioma. Los contratos de trabajo de la tripulación contienen prestaciones y salarios inferiores a los de cualquier otro trabajador del mismo rango. Todos estos problemas que ocurren dentro del buque se deben a que las legislaciones internas de estos países no contemplan estos gastos y por ende eximen a los navieros de dichas erogaciones.

Los países que registran bandera de conveniencia permiten el control de sus naves mercantes por extranjeros. El registro es fácil, ya que se puede realizar en un consulado, además de que no hay restricciones para el cambio

de registro, no se establecen impuestos locales sobre el ingreso proveniente de los buques, o tales impuestos son bajos: los únicos cargos generalmente son una tarifa de registro y una tarifa anual basada en el tonelaje, y aun éstos pueden verse limitados en acuerdos posteriores.

Los países de registro abierto son pequeños, sin exigencias nacionales para los buques registrados, por lo que no tienen ni el poder ni la maquinaria administrativa para imponer, de manera efectiva, controles derivados de instrumentos nacionales o internacionales; y tampoco tienen el deseo o el poder para controlar a las mismas compañías.

A través de la presente investigación jurídica, se pretenden analizar las ventajas que ofrecen los países que otorgan bandera de conveniencia, verificar si cuentan con seguridad en sus buques, conocer los requisitos mínimos para enarbolar este tipo de pabellón e identificar la postura de México al respecto.

Por todas estas razones, las hipótesis que se pretenden comprobar parten del estudio de varios conjuntos normativos nacionales e internacionales, para evidenciar la necesidad de modificación de los instrumentos pertinentes, y sobre todo, la importancia de un marco normativo internacional efectivo en la materia.

En el primer capítulo se proporcionará un panorama general sobre las partes que componen a un buque mercante; así mismo, se presentará la individualización que puede recibir éste por parte de la ley marítima mexicana.

En el segundo capítulo, se observarán los derechos y las obligaciones que tienen los buques para navegar, de acuerdo con los tratados internacionales, ya que en un principio la única limitante para navegar que imponía la Autoridad Marítima Internacional era la de tener una nacionalidad que respaldara la actividad del buque frente a terceros Estados, para que de esta manera no hubiera un descontrol total en el Mar y para que, en caso de alguna irregularidad que cometiera algún buque, éste quedara a disposición del Estado cuya bandera estaba autorizado a enarbolar.

El capítulo tercero se refiere a los convenios, cuya suscripción la comunidad marítima internacional ha tratado de fomentar, con el objeto de hacer efectivo el principio de la "relación auténtica". Sobre este punto, podemos decir que la postura de los diversos países ha ido cambiando conforme cambian las rivalidades y los intereses de los Estados, ya que, frente al crecimiento exorbitante de una flota marítima mundial, ha sido necesario establecer nuevas limitantes que hagan posible un control más minucioso sobre las embarcaciones a través de instrumentos internacionales más específicos, claros y apegados a la realidad que vivimos: tal es el caso de la "Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques".

Las banderas de conveniencia en un principio no eran un problema para la comunidad internacional; pero en la medida en que fueron creciendo las flotas registradas con estas banderas, empezaron a hacerse patentes ciertas preocupaciones por parte de la comunidad internacional y sobre todo por parte

de los Estados con tradición marítima, ya que los países de registro abierto estaban acaparando gran parte de las inversiones de sus ciudadanos, quienes preferían registrar sus buques en países de registro abierto porque allá se les otorgaban grandes ventajas que su país no les podía ofrecer.

En el cuarto y último capítulo se menciona la postura de ciertos países, respecto a la banderas de conveniencia, debido a que actualmente países sin ninguna salida al Mar, sin historial marítimo y sobre todo sin estructuras estatales sólidas, se encuentran entre el mayor número de desesperados vendedores de servicios de abanderamiento en un mercado ya saturado; estos países se venden ofreciendo tarifas más bajas con un mínimo de reglamentación, sin contemplar normas de sanidad, seguridad y protección ambiental.

CAPÍTULO 1

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

1.1 DEFINICIÓN DE BUQUE

El Derecho Marítimo estudia aquellos fenómenos jurídicos que ocurren en la navegación, en la industria y en el tráfico tanto de pasajeros como de mercancías por Mar. De ahí que todas las relaciones jurídicas que se dan en el Mar, quedan contenidas en la expresión Derecho Marítimo.

Al Derecho Marítimo se le ha clasificado como una rama del Derecho Mercantil, pero la realidad es que dicha rama ha traspasado los límites que tal carácter pudiera conferirle, debido a que no sólo se dedica al tráfico marítimo, esto es, al comercio, sino que regula otras actividades que no son precisamente comerciales, y dentro de estas actividades encontramos: la investigación, el recreo, la pesca a nivel industrial, la extracción de productos minerales, entre otras.¹

Debido a los avances políticos de carácter internacional, pero sobre todo, a las medidas de seguridad y vigilancia que todos los Estados perfeccionan día a día, el Derecho Marítimo toma especial relevancia dentro del ámbito del Derecho Público, y deja más clara su diferencia respecto al Derecho Marítimo Privado, pero sin que deje de existir conexión entre ambas facetas, a través de sus particulares afinidades.

¹ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, 1981, pags. 11-16.

El principal aspecto privativo del Derecho Marítimo es que ha llegado a considerar a los buques como nacionales de una patria única y común: el Mar, y ello, en un intento de convertir los espacios aéreos y marítimos en propiedad común a todas las naciones.

En resumen, el Derecho Marítimo es un derecho particular; debido a que la mayoría de las legislaciones sobre la materia, tienden a emanciparse cada vez más de los modelos tradicionales del Derecho Privado; por lo que se refiere a la actividad del Estado en relación al Mar, y los aspectos políticos y económicos emanados de él, y por su contenido objetivo, el Derecho Marítimo posee siempre características particulares.

Se hallan más argumentos para reafirmar el carácter particular del Derecho Marítimo cuando se habla del buque, debido a que sus formas de adquisición son ajenas al Derecho Mercantil terrestre, así como se evidencian reglas diferentes en materia de solidaridad respecto al seguro marítimo. Por último, tal rama del Derecho abarca aspectos específicos, relacionados con los problemas generales de navegación, exploración y de determinación de las jurisdicciones nacionales.

No cabe duda de que el Derecho Marítimo señala una notable uniformidad en todos los países, y una gran estabilidad a través de las épocas; así sus principios fundamentales contemporáneos, no difieren sensiblemente de los del antiguo Derecho Marítimo.²

² Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, Op. Cit., pags. 11-16.

El origen de la palabra "buque" es incierto: se atribuye a la palabra céltica "buc", que significa magnitud, tamaño, masa; o a la germánica "buk", que es vientre. Por otro lado, el vocablo "barco" proviene del latín "barca", y en castellano del término se derivan: embarcar, embarque, desembarcar; en cambio, en castellano no hay palabras derivadas de "buque".³

Parte de la doctrina define al buque como: "...todo instrumento o aparato apto para la navegación en Mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo,"⁴ o como: "...un medio a través del cual se ejercita la actividad navegatoria";⁵ para otros el buque es una unidad de producción que realiza un servicio de transporte marítimo de mercancías o de pasajeros.

El buque constituye una universalidad de hecho, pues lo integran cosas diversas reunidas para un fin y destino únicos, en este caso la navegación. Por lo anterior, al hablar del buque como objeto de derecho, éste siempre se debe comprender en todos sus accesorios que le pertenecen, aun cuando sean variados y en cantidad y calidad diversa, de acuerdo con sus características y tipo.⁶

Actualmente, se considera al buque como toda embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima, que se utiliza en el

³ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, Op. Cit., pag. 79.

⁴ CERVANTES AHUMADA, Raúl, "Derecho Marítimo", citado por BELTRÁN MONTIEL, Luis, Curso de Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina, 1975, pag. 81.

⁵ Ibidem, pag. 79.

⁶ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl, "Derecho Marítimo", citado por SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "El nuevo concepto del buque", en Pemex Lex, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, Distrito Federal, número 79-80, enero-febrero 1995, pag. 27.

comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto.⁷

1.2 PARTES QUE INTEGRAN AL BUQUE

Todos los barcos, buques y embarcaciones actuales, sea cuales fueren sus tamaños, tonelajes y medio de propulsión, desde lanchas de servicio hasta los trasatlánticos enormes, reúnen las características que se mencionan a continuación.⁸

Las tres dimensiones principales que tiene todo buque, son:

- Eslora: es la longitud máxima,
- Manga: es la anchura máxima,
- Puntal: es la distancia perpendicular, de la cubierta principal hasta la parte inferior, medida a la mitad de la manga.

Después de conocer los nombres de las dimensiones básicas, hay otras medidas más, cuyos nombres revisten importancia, como son:

- Línea de Flotación: es la línea señalada por el agua en la parte exterior del casco que está sumergido, estando el buque vacío.
- Línea de Máxima Carga: estando el buque en plena carga, el agua marca otra línea paralela que está encima de la línea de flotación. Hay

⁷ Cfr. "Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", Ginebra, Suiza, 7 de febrero de 1986, D.O.F. 17 marzo 1988, artículo 2, en DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1992, pag. 375.

⁸ SOLÍS GUILLEN, Eduardo, Derecho Oceánico, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, 1987, pags. 83-84.

tratados internacionales que prohíben que un buque tenga más carga de la permitida por su línea de máxima carga, también llamada franco bordo, que se encuentra anotada en su matrícula y es visible en los costados del buque.⁹

Otros términos de amplio uso son los siguientes:

- Calado: es la distancia vertical medida desde la quilla hasta la superficie del agua, o sea debajo de la línea de flotación, estando el buque vacío.
- Quilla: es la parte más baja del buque, sobre la cual se basa toda su estructura; podría decirse que es el espinazo del buque, y la comparación no es desacertada, pues de la quilla arrancan las costillas que constituyen el esqueleto del buque, junto con las cuadernas que en sus terminales superiores se empotran.
- Popa: es la parte trasera del buque; suele ser redondeada y a veces hasta cuadrada.
- Proa: es la parte delantera, que por lo general es afilada para hender mejor las aguas.
- Obra viva: es la parte del buque que queda por debajo de la línea de flotación.
- Obra muerta: es la parte del buque que queda por encima de la línea de flotación.

⁹ Cfr. "Convenio Internacional de Líneas de Carga", Londres, Reino Unido, 5 de abril de 1966, D.O.F. 24 octubre 1970, artículo 12, en ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen II, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986, pag. 1348.

Se dice que una embarcación es marinera, cuando flota perfectamente, avanza con rapidez y su casco ayuda por tener forma hidrodinámica, como la tienen los aviones en la navegación aérea.

1.3 PERSONAL DEL BUQUE

Para garantizar la seguridad en el Mar, el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", impone la obligación a los buques que enarbolan pabellón, a adoptar las medidas relacionadas con la capacitación de las tripulaciones y sobre todo que el número de tripulantes sea el indicado para el tipo de buque, sobre la base de lo establecido en varios instrumentos internacionales.¹⁰

Estas medidas de seguridad deberán ser las necesarias para garantizar que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales calificados, especialmente en lo que concierne a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval.

La tripulación de un buque está integrada por personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque, y dentro de los cargos más usuales de la tripulación encontramos a: un capitán de la categoría

¹⁰ Cfr. "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Londres, Reino Unido, 1º noviembre 1974, D.O.F. 25 mayo 1980, Capítulo V, Regla 13, en ARROYO, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen II, *Op. Cit.*, pag. 1242.

de capitán de altura, capitán o piloto según el tonelaje, oficiales de cubierta, un contra maestre, un cocinero, un telegrafista, y un interprete, entre otros¹¹.

"...El criterio para discernir cuál debe ser la plantilla mínima puede no ser el mismo para los armadores, para los sindicatos y para la administración; por eso los buques idénticos rara vez llevan la misma tripulación, existiendo marcada diferencia entre los buques de distintos países".¹²

Además, el capitán, los oficiales y, en alguna medida, la tripulación, deberán conocer las reglamentaciones internacionales relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar,¹³ la prevención de abordajes,¹⁴ la prevención de la contaminación y el mantenimiento de las comunicaciones por radio.

En México se consideran tripulantes a todas aquellas personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos; la dotación mínima de tripulantes se establecerá de acuerdo al tipo de embarcación. Cabe hacer hincapié, en que no se debe de caer en el error de confundir al personal de la tripulación con el personal técnico que labora para los armadores o navieros, ya que éstos sólo realizan funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración, en contraposición con el

¹¹ Cfr. OFICINA DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, "Las Normas Internacionales del Trabajo", citado por SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, 2ª ed., Editorial Porrúa, México, Distrito Federal, 1985, pags. 73-74.

¹² OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, Op. Cit., pag. 101.

¹³ Cfr. "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Capítulo V, Regla 14, Op. Cit., pag. 1242.

¹⁴ Cfr. "Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes", Londres, Reino Unido, 20 octubre 1972, D.O.F. 26 mayo 1976, Regla 1-a y 2-a, Op. Cit., pags. 1373-1374.

personal de la tripulación que, como se puntualizó en líneas arriba, se especializa para los trabajos a bordo de embarcaciones.

Los tripulantes en embarcaciones mexicanas deberán acreditar su capacidad tanto técnica como práctica, a través de un documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana. Esta capacidad estará de conformidad con los requisitos que determinen las "Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar", así como los demás tratados internacionales al respecto; lo anterior se realizará con la finalidad de garantizar la seguridad en la navegación y la vida humana en el Mar, así como la prevención de la contaminación marina.¹⁵

1.4 INDIVIDUALIZACIÓN DEL BUQUE

La "Convención de las Naciones Unidas Sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques"¹⁶ establece los lineamientos específicos que se deben de seguir para considerar la relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón, retomando lo establecido por la "Convención sobre la Alta Mar", de 1958, y la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", de 1982.

El Derecho Internacional ha impuesto al Estado del pabellón, la obligación de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los

¹⁵ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", D.O.F. 1º junio 2006, artículos 25, 26 y 27, en *Legislación de Comercio*, 36ª ed., Editorial SISTA, México 2008, págs. 208-209

¹⁶ Cfr. "Convención sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", *Op. Cit.*, págs. 373-387.

buques que enarbolan su bandera, con arreglo al principio de la relación auténtica. El Estado del pabellón deberá contar con una administración marítima nacional competente y adecuada, y además, deberá velar por que las personas encargadas de la administración y explotación de un buque inscrito en su registro sean fácilmente identificables y tenidas por responsables, para poder combatir el fraude marítimo.

Cada Estado fija las condiciones de concesión de su nacionalidad a los buques, de inscripción de los buques en su territorio y del derecho a enarbolar su pabellón.

La individualización jurídica de un buque, como ya se señaló en líneas anteriores, requiere de determinados requisitos que varían de legislación en legislación, fundamentándose siempre en el interés social existente respecto al conocimiento que el Estado debe de tener sobre cuáles son las entidades flotantes y navegatorias. La falta de controles puede muchas veces llegar a afectar su comercio y economía; en razón de los riesgos y accidentes de Mar, se pueden ocasionar severos daños, no sólo al personal embarcado, sino al equilibrio ecológico de las especies naturales, tanto de sus aguas jurisdiccionales, como fuera de ellas.¹⁷

Cada legislación decidirá cuáles son aquellos datos que le permitan un control administrativo más eficaz sobre el buque, lo que requerirá de elementos más o menos particulares.

¹⁷ Cfr. ENRIQUE ROSAS, José David. El Buque, Op. Cit., pags. 77-78.

Como elementos de individualización del buque en México podemos señalar: el nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.¹⁸

1.4.1 Nombre

Se individualiza al buque, al igual que a la persona, a través de un nombre, ya que las acciones judiciales suelen promoverse sobre la base del nombre del buque, exactamente como si se demandara, por ejemplo, a una persona física o jurídica determinada.

Por su parte, la "Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques" señala que el Estado que pretenda matricular buques bajo su pabellón deberá contar con un registro de buques, en el cual constará el nombre del buque, y en su caso, el nombre anterior y la inscripción anterior, con la finalidad de tener a cada buque perfectamente identificable.¹⁹

En México, el nombre de una embarcación o artefacto naval es uno de los requisitos que exige la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" y su

¹⁸ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", D.O.F. 16 noviembre 1998, artículo 7, en *Legislación de Comercio*, Op. Cit. pag. 236

¹⁹ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", artículo 11, Op. Cit., pags. 381-382.

Reglamento para obtener la matriculación de una embarcación o artefacto naval como nacional.²⁰

1.4.2 Matricula

La matrícula es un instrumento de naturaleza administrativa que contiene toda la historia física y jurídica de los buques inscritos, y asume una gran relevancia tanto privada como administrativamente, por lo que constituye una de las bases de toda la organización naval.

Existe una doble necesidad en llevar un cierto control sobre la existencia y operación de buques de una marina mercante: por un lado, el Estado, a través de sus órganos de gobierno, asume su función protectora del interés social respecto a la navegación; por otro lado, es un modo de protección patrimonial de los acreedores de un crédito naval o bien, de un crédito en sentido genérico.

La matriculación como acto administrativo, en nuestro país, ha dado lugar a la clasificación de las embarcaciones por su uso y por sus dimensiones.

Los buques mercantes se pueden clasificar de distintas maneras, a continuación señalaremos sólo algunas²¹:

²⁰ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 9, fracción IV, *Op. Cit.*, pags. 236-237

²¹ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "El nuevo concepto de el buque", en Pemex Lex, Información Jurídica, México, D.F., números 79-80, enero-febrero 1995, pags. 37-39.

- Por su tráfico. Se dividen en: a) buques de tráfico regular o con ruta. También llamados buques de línea, y b) buques de tráfico eventual o sin ruta fija, estos se dedican a cumplir con los contratos de fletamento a tiempo o por viaje.
- Por el tipo de carga. Se dividen en: a) de carga, b) de pasaje y c) los mixtos.
- Por el tipo de construcción. Se dividen en: a) carboneros, b) petroleros, c) gaseros, d) fruteros, e) frigoríficos, f) cisternas, g) transbordadores, h) porta contenedores, i) "*Rollon Roll-off*", j) porta barcazas, k) buques "obo", llevan minerales, granos y petróleo al mismo tiempo, l) buques "oso" llevan minerales, productos químicos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, m) pesqueros, n) buques de fines específicos como hospitales, fabricas, rompehielos, entre otros, o) buques de recreo y p) los multipropósitos.
- Por el tráfico que realizan. Se dividen en: a) tráfico de altura, este se realiza a través de los océanos; b) tráfico de cabotaje, se realiza a lo largo de un litoral de determinado país; c) tráfico costanero, es semejante al anterior sólo que aquí no se debe alejar la embarcación a más de 20 millas marinas de la costa y d) el de gran cabotaje, existe en México establecido por Petróleos Mexicanos, y consiste en que los buques visitan puertos de litorales del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá o viceversa.

La "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", en su artículo 10, clasifica a los buques de la siguiente manera:

- Por su uso, se dividen en:
 - a) *"De transporte de pasajeros,*
 - b) *De transporte de carga,*
 - c) *De pesca,*
 - d) *De recreo o deportivas, especiales y*
 - e) *Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.*
 - f) *Mixto de carga y pasaje; y*
 - g) *Dragado".*
- Por sus dimensiones, se divide en:

“a) buque o embarcación mayor, aquí es toda embarcación de quinientas unidades de arqueado bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar;

*b) Buque o embarcación menor, es aquella de menos de quinientas unidades de arqueado bruto o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la mediada por arqueado”.*²²

1.4.3 Puerto de Matricula

Es el domicilio legal que tienen los buques; también se le llama puerto de matriculación. El artículo 11 de la “Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”²³ establece que constará de: el nombre del buque, el lugar de inscripción, número oficial de identificación del buque, nombre de los constructores y el lugar y año de la construcción, nombre, dirección y, en su caso, la nacionalidad del propietario, la fecha de cancelación del registro anterior, la relación de cualquier gravamen sobre el buque, entre otras.²⁴

En México, los puertos habilitados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contarán con una jurisdicción territorial y marítima delimitada y tendrán, entre otras atribuciones, la de abanderar y sobre todo matricular las

²² “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, artículo 10, *Op. Cit.*, pag. 205.

²³ *Cfr.* “Convención sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”, artículo 11, apartado 2, inciso b), *Op. Cit.*, pag. 381.

²⁴ *Cfr.* “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, artículo 9, *Op. Cit.*, pag. 204.

embarcaciones o artefactos navales; además, realizarán la inscripción correspondiente en el Registro Público Marítimo Nacional.²⁵

1.4.4 Nacionalidad

Debido a la ausencia de soberanía en Alta Mar, se tendría como resultado un Estado anárquico si los buques que navegan por dicho espacio no tuviesen una nacionalidad; pero gracias a la nacionalidad puede imperar el orden, ya que, al implicar la sumisión de cada buque a un Estado determinado, éste 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.²⁶

La "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" nos señala que 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. Además, de que 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.²⁷

Por otra parte, la legislación marítima mexicana considera como nacionales a las embarcaciones y artefactos navales abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto nacional. Además, se inscribirán en

²⁵ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimas", artículo 9, *Op. Cit.*, pag. 204.

²⁶ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pag. 321.

²⁷ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Montego Bay, Jamaica, 10 diciembre 1982, D.O.F. 1º junio 1983, artículo 91, en CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo, 1ª ed., en Editorial Porrúa, México, D.F., 2001, pag. 139.

el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad.²⁸

1.4.5 Señal Distintiva

Es la voluntad estatal de que todo buque ostente en lugar visible, la bandera nacional, nombre, puerto y número de matrícula.

El "Convenio Internacional de Líneas de Carga" menciona que la colocación de las marcas en los buques, será efectuada por los funcionarios de la Administración, y las exenciones, concedidas por los mismos. La Administración podrá confiar las visitas, inspecciones y colocación de las marcas, tanto a inspectores nombrados a este efecto como a organismos debidamente autorizados por ella. En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la ejecución completa y la eficacia de la visita de la inspección y de la colocación de las marcas.²⁹

La ley de navegación nacional señala que, una vez reunidos los requisitos y trámites para la matriculación de una embarcación o artefacto naval, el solicitante podrá pedir la señal distintiva de llamada para la misma. En embarcaciones ya matriculadas mexicanas, bastará con que en su solicitud el

²⁸ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 10, *Op. Cit.*, pag. 205.

²⁹ Cfr. "Convenio Internacional de Líneas de Carga", artículo 13, *Op. Cit.*, pags. 1348-1349.

interesado proporcione copia de sus certificado de matricula, para que le sea asignada la señal distintiva de llamada.³⁰

1.4.6 Unidades de Arqueo Bruto

A partir de las unidades de arqueo bruto, se determina la capacidad que el buque tiene para transportar personas, animales o mercaderías, ya que el arqueo significa la capacidad interna de ciertos y determinados espacios cerrados del buque.

Para determinar el tonelaje se usa la tonelada de arqueo *Moorson*, que equivale a 2,832 metros cúbicos, esto es, 100 pies cúbicos ingleses. Con el mismo término se designa la operación necesaria para determinar ese mismo volumen: método *Moorson*.³¹

Las unidades de arqueo bruto en la legislación nacional deberán estar contenidas en el certificado de matricula de cada embarcación, toda vez que será necesaria para comprobar la capacidad de carga del buque.³²

Pueden distinguirse tres variantes del tonelaje de arqueo.³³

- Arqueo total o bruto, expresa la capacidad interna completa del buque, de todos los espacios cerrados o que se consideren

³⁰ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 9, *Op. Cit.*, pags. 236-237.

³¹ Cfr. "Internacional Convention on Tonga Measurement of Ships", citado por ENRIQUE ROSAS, José David, *El buque*, *Op. Cit.* pag. 88-91

³² Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 7, *Op. Cit.* pag. 236.

³³ Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación, *Op. Cit.*, pag. 88.

cerrados, computando incluso todas las construcciones que se hallen en sus puentes.

- Arqueo bajo cubierta, expresa el volumen total de todos los espacios comprendidos entre el casco y la cubierta.
- Arqueo neto o de registro, expresa la capacidad útil del buque, siempre con referencia al volumen, para el transporte de pasajeros o mercaderías, y está dado por la diferencia entre el tonelaje de arqueo total y la suma del llamado “tonelaje de descuento”, entendiéndose por éste el correspondiente a los espacios destinados a máquinas, alojamiento y de la tripulación, almacenamiento de provisiones, repuestos, entre otros.

1.5 NACIONALIDAD DEL BUQUE

La nacionalidad del buque implica mantener un orden mundial en la navegación, toda vez que los buques se encuentran sometidos y controlados por el Estado que les otorgó una bandera, con la cual se sujetan a cierta disciplina que establecen las leyes y reglamentos del Estado de su pabellón.

Con la nacionalidad también obtienen una libre navegación en Alta Mar, lo que es la principal consecuencia del principio de libertad de los mares: no cualquier buque puede gozar de esta libertad sino sólo aquellos que tienen una nacionalidad.³⁴

³⁴ Véase *Supra*, capítulo 1.4.4.

1.5.1 Consecuencias de la Nacionalidad

Las consecuencias de la nacionalidad de los buques se pueden dividir en tres grandes grupos³⁵:

- Consecuencias que reflejan los intereses de la comunidad internacional; éstas afectan de tal manera los intereses de la comunidad de naciones que la nacionalidad se vuelve indispensable para la libertad de navegación. Cabe señalar que la ley del pabellón a que el buque pertenece, se aplicará a todos los actos que tengan lugar a bordo del navío, que sean susceptibles de producir consecuencias jurídicas.

Por consiguiente, se aplicará tanto la legislación civil como la penal del Estado de referencia cuando el navío se encuentre en Alta Mar y, en algunos casos, aún encontrándose en el Mar territorial o puerto extranjero.

- Consecuencias proteccionistas; son medidas de protección que los Estados generalmente establecen en provecho de sus buques. Incluyen las 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, esto es, la navegación libre por las costas del país cuya bandera enarbolan; comprenden también disposiciones preferentes en

³⁵ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, Op. Cit., pag. 322.

materia de servicios portuarios en relación a las tarifas, e incluso estímulos para la marina mercante nacional.

En tiempo de guerra el pabellón condicionará la conducta a observarse tanto por las potencias beligerantes como las neutrales.

- Consecuencias que consisten en la imposición de determinadas obligaciones por parte de un Estado a todos los navíos que enarbolan su pabellón, ya sea a través de normas internas o de instrumentos internacionales, como los de control de seguridad del buque, contaminación en el Mar, requisitos para el enrolamiento de la tripulación, entre otras.

1.5.2 Comprobación de la Nacionalidad

La bandera constituye el signo aparente de la nacionalidad de un buque. Sin embargo, la bandera por sí sola es insuficiente para comprobar la nacionalidad, pues ello sólo se logra por medio de los documentos expedidos por la autoridad competente, por lo que le corresponde únicamente al Estado que los haya emitido, pronunciarse sobre la legalidad de la documentación del buque.

El derecho internacional no señala específicamente cuáles son los documentos necesarios para hacer la comprobación de referencia, sino que

ello compete a la ley interna de cada Estado. Por consiguiente, encontraremos que las disposiciones varían de país en país.

La "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" señala que la nacionalidad de los buques se comprobará con la expedición de los documentos pertinentes que el Estado que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón indique.³⁶

Por otro lado, las embarcaciones mexicanas comprobarán su nacionalidad con el original del certificado de matrícula, documento que deberá permanecer a bordo de la embarcación o artefacto naval y su capitán lo deberá mostrar cuando la autoridad se lo requiera.³⁷

Cabe destacar que corresponde únicamente al Estado que haya emitido los documentos que acrediten la nacionalidad de un buque, pronunciarse sobre la legalidad de los mismos.

1.5.3 Buques sin Nacionalidad

Se considera buque sin nacionalidad a aquel que navega indebidamente con pabellón no autorizado para enarbolarlo. En un buen número de Estados, se tipifica como delito el hecho de enarbolar la bandera nacional en un buque que no esté autorizado para ello. Sólo en un caso el derecho internacional

³⁶ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículo 91, apartado 2, *Op. Cit.*, pag. 139.

³⁷ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 8, *Op. Cit.*, pag. 236.

permite el empleo de una bandera que no corresponde a la de la nacionalidad del buque: cuando se aprovecha como medida de astucia durante una guerra.

El uso de una bandera falsa debe limitarse a ser una medida ocasional y frente a un peligro inminente.

Tampoco deben existir buques con dos o más nacionalidades. Por lo tanto, si una nave tiene una nacionalidad, otro Estado no está en libertad para imponerle legítimamente la suya.³⁸ Éste es un principio firmemente establecido, cuya necesidad salta a la vista, pues de permitirse tal situación y si los buques se fuesen valiendo de una u otra nacionalidad según les conviniese en cada ocasión, ello tendría por consecuencia que en muchos casos los buques no se vieran sujetos a jurisdicción alguna. Esta circunstancia iría en contra de los intereses de la navegación mundial y constituiría un problema que la comunidad internacional no puede permitir, por lo que un Estado no podrá conceder su nacionalidad a un buque si éste no ha perdido su nacionalidad anterior.

La "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" señala que ningún buque podrá navegar bajo el pabellón de dos o más Estados; tampoco podrá cambiar de pabellón durante un viaje o una escala, salvo en el caso de transferencia efectiva de la propiedad o cambio de registro. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, no podrá

³⁸ Cfr. "Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", Artículo 11, apartado 4, *Op.Cit.*, pag. 382.

ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como un buque sin nacionalidad.³⁹

Por su parte, la legislación marítima mexicana impone la obligación a las embarcaciones que naveguen en nuestras vías navegables de estar abanderadas, matriculadas y registradas en un solo Estado.⁴⁰

Uno de los requisitos que el Estado mexicano exige para matricular una embarcación es que el solicitante debe presentar los documentos que acrediten, en su caso, la dimisión de la bandera del país de procedencia y la baja de su registro.⁴¹

1.6 BANDERA DE CONVENIENCIA

Los pabellones de conveniencia, conocidos también como bandera de complacencia, bandera de necesidad, flotas de libre matrícula o de registro abierto, designan a las banderas, o a las flotas, de aquellos países que permiten el registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros y conceden otras facilidades a los mismos, que hacen conveniente tal registro.

³⁹ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículo 92, *Op. Cit.*, pags. 204-205.

⁴⁰ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 11, fracción II, inciso b), *Op. Cit.*, pag. 205.

⁴¹ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 9, inciso d), *Op. Cit.*, pag. 236.

Se habla de bandera o pabellón de conveniencia cuando no existe un vínculo real entre el buque y el Estado cuyo pabellón ostenta,⁴² emana de la traducción inglesa de *flags of convenience*, o "FOCs".⁴³

Las banderas de conveniencia sólo son una formalidad del registro del buque para poder tener derecho a la libertad de navegación y poder navegar en Alta Mar bajo el único requisito que exigen los tratados internacionales, que es el de la nacionalidad.

Los buques que enarbolan dichas banderas no integran de modo efectivo la economía de esos países, no sirven a su comercio exterior ni son para ellos positivamente productores de divisas, salvo en lo concerniente a los derechos de inscripción que deben abonarse con motivo del registro del tonelaje. Dichos buques no tocan con regularidad su puerto de matrícula, sino por el contrario, realizan el llamado tráfico de tercera bandera, es decir, el que es extraño a la movilización del comercio exterior del país cuyo pabellón enarbolan. En consecuencia, las posibilidades concretas de control e inspección del buque por parte de las autoridades del Estado de matrícula son prácticamente inexistentes.⁴⁴

La reacción contra las banderas de conveniencia se produjo tanto en los sectores de armadores y sindicales, como en el plano del derecho internacional. Los armadores de diversos países atacaron una práctica cuyos

⁴² Cfr. SEARA VAZQUEZ, Modesto, Derecho Internacional Público, 17ª ed., Editorial Porrúa, México, D.F., 1998, pag. 279.

⁴³ Cfr. ENRIQUE ROSAS, José David, El buque, *Op. Cit.*, pag. 173.

⁴⁴ Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis, Curso de Derecho de la Navegación, *Op. Cit.*, pag. 99.

efectos los colocaba en desfavorables condiciones competitivas. Los sindicatos, por otro lado, siempre han desconfiado de los textos laborales vigentes en los países que con gran liberalidad otorgaban el uso de su bandera. Y, consecuentemente, dudaban del eventual cumplimiento de las previsiones de aquellas leyes, cuando los buques en tales condiciones sólo por excepción tocarían sus puertos de matrícula.

Los principales usuarios de estas banderas de conveniencia han sido los estadounidenses, ya que abanderar sus buques en países diferentes produce la reducción de los altos costos que implican los salarios de la tripulación, las reparaciones del buque y el pago del impuesto sobre la renta. Por lo que respecta a los salarios de la tripulación, éstos constituyen un importante renglón de desventajas que afrontan los norteamericanos, puesto que aquéllos se tienen que cubrir de acuerdo con las exigencias de los Estados Unidos y cuestan aproximadamente el doble de los requeridos en países que otorgan bandera de conveniencia. La reparación en astilleros americanos equivale al 50% más del costo que otorgan los países de libre matrícula. Los altos impuestos vienen a sumarse a las anteriores razones.

El problema de la bandera de conveniencia resulta más bien ser un problema de "bandera de inconveniencia". No es una cuestión política la que lo ha creado, sino un problema exclusivamente económico, pues los armadores tratan de eludir con él, el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y sociales.⁴⁵

⁴⁵ Cfr. MALGAVAGNI, Atilio, et al., Jornadas sobre Derecho de la Navegación, S.N.E., Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1966, pags. 146-147.

Las flotas mercantes colocadas bajo estos regímenes generosos son también conocidas como flotas "panlibhon". Esta palabra incluye las letras iniciales de los países que otorgan generosamente su bandera: Panamá, Liberia y Honduras.⁴⁶

⁴⁶ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pag. 339.

CAPÍTULO 2

LIMITANTES A LA NAVEGACIÓN

2.1 LÍMITES AL LIBRE USO DEL MAR

Para que pueda existir el debido orden en el Mar, es indispensable la unificación de ciertas normas relativas a la navegación. Si cada Estado legislara caprichosamente, reinaría una situación caótica que entorpecería el tráfico marítimo y amenazaría continuamente las relaciones internacionales.

Por otra parte, si los Estados ejercen sus derechos en forma tal que ocasionen perjuicios al libre ejercicio de los derechos de los demás, se estaría violando la norma básica que sirve de sustento a todo el Derecho del Mar: la libertad de los mares.

La libertad de navegación no es absoluta; de ahí que, la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar" divide al Mar en zonas marinas, y señala sus respectivas limitaciones, sobre todo en las actividades relacionadas con la navegación; de acuerdo a lo anterior, cada área de los océanos tiene un régimen jurídico diferente.

2.1.1 Aguas Interiores

Son aquellas comprendidas dentro del territorio terrestre, como las aguas marítimas situadas entre el litoral y la línea de base del Mar Territorial, entre las cuales destacan: lagos, ríos, puertos, radas, bahía internas.⁴⁷

Estas aguas interiores se encuentran por completo sometidas a la soberanía del Estado costanero; el paso inocente no encuentra aplicación alguna, salvo en aquellos casos en el que trazado de líneas de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales.

2.1.2 Mar Territorial

Es una franja de Mar adyacente a las costas del Estado ribereño, cuya anchura no deberá exceder del límite de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base determinadas de conformidad con la "Convención de Montego Bay".⁴⁸

El Estado ribereño, en el ejercicio de su soberanía, tendrá, antes que nada, una absoluta competencia para reglamentar la pesca en sus aguas territoriales, aunque podrá reservar su ejercicio a los nacionales o extenderlo a extranjeros. Es igualmente competente para garantizar la seguridad de la navegación y, en materia aduanera y sanitaria, tiene el derecho además de

⁴⁷ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículo 8, *Op. Cit.*, pag. 100.

⁴⁸ Cfr. *ibidem*, artículos 3, 5, 7, pags. 98-99.

establecer una vigilancia sobre las embarcaciones, que puede ir desde el derecho de visita hasta la captura, detención y confiscación de artículos prohibidos.

En todos estos casos se admite que si buques del Estado ribereño emprenden persecución, dentro del ámbito de sus aguas territoriales, en contra de buques extranjeros, ésta puede continuar hasta la Alta Mar siempre y cuando no haya sido interrumpida.

La única limitación importante a la soberanía que ejerce el Estado ribereño sobre su Mar Territorial, es la que se refiere al derecho de paso inocente del que gozan los buques de todo Estado, ribereño o sin litoral. El paso es el hecho de navegar por el Mar Territorial de un Estado ribereño con el fin, ya sea de atravesar dicho Mar sin penetrar en sus aguas interiores, o bien dirigirse hacia sus aguas interiores o salir de ellas. La regla general del paso es que sea rápido e ininterrumpido.⁴⁹

Si el buque extranjero que pasa por el Estado ribereño realiza cualquier actividad que no esté directamente relacionada con el paso, como el ejercicio o práctica con armas, actos de obtención de información o propaganda en contra de la seguridad del Estado, actos de contaminación internacional, actividades de pesca, entre otras, se considerará perjudicial para la paz del Estado ribereño, y éste podrá efectuar la detención de los buques que realicen estas prácticas perjudiciales.

⁴⁹ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículos 17, 19, *Op. Cit.*, pags. 102-103.

2.1.3 Zona Contigua

Es, como su nombre lo indica, una continuación del Mar Territorial que no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas, contadas desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial.⁵⁰

El Estado ribereño está facultado para tomar todas las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y, en su caso, sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su Mar Territorial.

2.1.4 Zona Económica Exclusiva

Es un área situada más allá del Mar Territorial y adyacente a éste; constituye una zona de soberanía económica, que forma parte de lo que se puede llamar la zona de jurisdicción nacional.

La "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos" establece que la Zona Económica Exclusiva no puede ser considerada como parte integrante del territorio del Estado costero, debido a que éste ejerce solamente derechos de soberanía y jurisdicción, en contraposición a lo que acontece en

⁵⁰ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículo 33, *Op. Cit.*, pag. 109.

las aguas interiores y el Mar Territorial, en las cuales el Estado ejerce una soberanía plena y posee la plenitud de competencias.⁵¹

Los derechos de soberanía y jurisdicción en la Zona Económica Exclusiva se utilizan para ciertos fines específicos, principalmente en lo que concierne a la pesca, la preservación del medio marino, a fin de eliminar los peligros de contaminación, y la investigación científica.⁵²

Esta zona de soberanía económica confiere el derecho de explotación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, así como la producción de la energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; pero no se aplica al espacio marítimo en sí mismo, ya que éste permanece abierto a las libertades tradicionales de la navegación y de comunicación.

La Zona Económica Exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial.⁵³

Los derechos de soberanía económica del Estado ribereño en esta zona son los de: exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales. Además, el Estado asegurará la conservación y administración de los recursos vivos, y tomará las medidas necesarias para

⁵¹ Cfr. "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", artículo 27. en CARBONELL, Miguel, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 5 febrero 1917, 150ª ed., Editorial Porrúa, México 2005, *Op. Cit.*, pags., 31-33.

⁵² Cfr. *Ibidem*, artículo 27, *Op. Cit.*, pags. 29-33.

⁵³ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículos 55-58, *Op. Cit.*, pags. 121-122.

garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales y extranjeros, haciendo uso del derecho de visita, inspección, el apresamiento y sobre todo la iniciación de procedimientos judiciales contra el que resulte responsable.

En la Zona Económica Exclusiva no hay un exclusivismo de pesca, ya que la práctica está condicionada al objetivo de la explotación óptima de los recursos; por lo anterior, el Estado costero desarrolla un papel de protagonista, pudiendo elegir, según sus posibilidades y exigencias, en qué medida llega a ser pescador o bien vendedor de los recursos.

2.1.5 Plataforma Continental

Comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del Mar Territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio, hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.⁵⁴

El Estado ribereño ejerce derechos soberanos sobre la exploración y explotación de los recursos naturales en esta zona.

⁵⁴ Cfr. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, artículos 76 y 77, *Op. Cit.*, pags. 133-135.

Todos los Estados tienen derecho a tender en la plataforma continental cables y tuberías submarinas y el Estado ribereño no podrá impedir esta práctica.

2.1.6 Alta Mar y la Zona

La Alta Mar está abierta a todos los Estados, pero éstos deberán tomar en cuenta los intereses de los demás Estados en su ejercicio de la libertad de navegación. Las libertades para los Estados son entre otras: la navegación, el sobrevuelo, el tendido de cables y tuberías submarinos, la construcción de islas artificiales, la pesca, y la investigación científica, entre otras.⁵⁵

La única limitante para navegar que señala la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" es, que los buques naveguen bajo el pabellón de un solo Estado. Estos buques se someterán, en la Alta Mar, a la jurisdicción exclusiva del país que otorgó su pabellón, quien ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre sus buques.

La Zona y sus recursos situados en los fondos marinos o en el subsuelo, ya sean minerales, sólidos, líquidos o gaseosos, son patrimonio común de la humanidad.⁵⁶

⁵⁵ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículo 87, *Op. Cit.*, pag. 138.

⁵⁶ Cfr. *Ibidem*, artículos 136-138, pag. 160.

2.1.7. Las zonas marinas en México

La "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos" establece que los espacios marítimos nacionales son elementos integrantes del Estado; por ende, el territorio nacional comprende, no sólo las tierras emergidas, sino las aguas interiores y el Mar Territorial, y el espacio aéreo. Determinar el límite y competencia del territorio nacional es atribución del ordenamiento constitucional mexicano.

Las aguas jurisdiccionales son aquellas en la que México ejerce su jurisdicción y soberanía, plenas o limitadas. El Estado mexicano ejerce una soberanía plena sobre las Aguas Interiores y el Mar Territorial, mientras que en la Zona Económica Exclusiva ejerce una jurisdicción limitada o derechos de soberanía y jurisdicción.⁵⁷

En el marco de las limitantes previstas en la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", nos damos cuenta de que el derecho internacional ha detallado progresivamente una serie de reglas generales y específicas para la navegación, para solucionar entre otros problemas de seguridad, comunicaciones y abordajes.

⁵⁷ Cfr. "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", artículo 27, *Op. Cit.*, pags. 29-31.

2.2 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Para lograr la debida seguridad de la navegación, los Estados están obligados a dictar a sus buques determinadas disposiciones relativas a la utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones, la prevención de abordajes, la capacitación de la tripulación, así como sobre la construcción y la navegabilidad del buque. Tal exigencia se recogió en el artículo 94 de la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”.⁵⁸

Una de las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la de: organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante; así mismo, está obligada a disponer de los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público adecuados sobre el señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, con el propósito de prevenir y solucionar problemas de seguridad en las mismas.

La Secretaría de Marina podrá realizar directamente las labores de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación con el propósito de prevenir o solucionar problemas de seguridad en las mismas.⁵⁹

El servicio de inspección en embarcaciones o artefactos navales mexicanos le corresponde a la autoridad marítima mexicana, quien podrá

⁵⁸ Cfr. “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, artículo 94, en *Op. Cit.*, pags. 140-141.

⁵⁹ Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, artículo 8, fracción III, *Op. Cit.*, pag. 203.

autorizar a inspectores de sociedades nacionales y extranjeras, siempre y cuando sean especializadas en la clasificación de embarcaciones. Estos inspectores verificarán en sus inspecciones y certificaciones que las embarcaciones cumplan con la legislación nacional y los tratados internacionales en materia de seguridad en la navegación y de la vida humana en el Mar, así como de la prevención de la contaminación marina por embarcaciones.⁶⁰

En relación a los abordajes, esto es, la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes, la legislación marítima mexicana señala que estos accidentes deberán resolverse de conformidad con la "Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje"; y si se trata del aspecto náutico, deberán cumplir con las obligaciones establecidas en el "Convenio Internacional sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes".⁶¹

La organización y dirección del servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimo corresponderá a la autoridad marítima nacional. La operación de salvamento es toda actividad tendiente a proporcionar auxilio a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas, para lo cual los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones nacionales que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio, con el fin de efectuar su rescate, y sólo estarán legitimados a

⁶⁰ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 65 y 66, *Op. Cit.*, pag. 219.
⁶¹ Cfr. *Ibidem*, artículos 152-154, en *Op. Cit.*, pag. 224.8.

excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o para su propia vida.

El salvador o rescatista de las embarcaciones recibirá, además del privilegio marítimo que le corresponda, el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.⁶²

2.2.1 Señales

Las señales que se hacen los buques entre si o con tierra se clasifican en dos grupos principales⁶³: las señales visuales y acústicas, y las señales radiotelegráficas y radiotelefónicas. Las visuales se hacen por medio de banderas, luces y objetos en forma de conos, cilindros o esferas; las acústicas por medio de sirenas, bocinas, campanas, entre otras; las radiotelegráficas y radiotelefónicas por medio de instalaciones de esta clase. Así lo señala el "Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en Mar".⁶⁴

En México le corresponden directamente las labores de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación a la Secretaría de Marina, con el propósito de prevenir o solucionar problemas de seguridad de la misma. Esta Secretaría podrá otorgar concesiones a sociedades nacionales o extranjeras para dichas labores, quienes serán responsables de: construir, instalar, operar y conservar

⁶² Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 161-165, *Op. Cit.* pag. 224.10.

⁶³ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pag. 58.

⁶⁴ Cfr. "Convenio internacional para la seguridad de la Vida Humana en Mar", Capítulo V, Regla 16, *Op. Cit.*, pags. 1243-1247.

en las áreas concesionadas las señales marítimas y llevar a cabo las ayudas a la navegación con apego a las leyes nacionales.⁶⁵

2.2.2 Comunicaciones Inalámbricas

La llegada de la telegrafía sin hilos fue de gran importancia para la seguridad de la navegación, ya que hizo posible por primera vez mantener el contacto entre buques y entre éstos y las estaciones costeras.

La gran utilidad de la radiotelegrafía para la seguridad de la navegación tuvo por resultado que ya desde la "Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", aprobada en Londres en 1914, se exigiera la instalación de equipo radiotelegráfico en buques que tuvieran una capacidad de más de cincuenta pasajeros.⁶⁶

Actualmente, el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Mar" indica que todo buque debe contar con una instalación radiotelegráfica o radiotelefónica; así mismo, se conformará al código internacional de señales, publicación que también llevará cualquier otro buque que a juicio de la administración necesite utilizarla.⁶⁷

⁶⁵ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 60-63. *Op. Cit.* pag. 218.

⁶⁶ Cfr. "Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Londres, Reino Unido 1914, citada por SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pags. 61-62

⁶⁷ Cfr. "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Mar", Capítulo V, Regla 21, *Op. Cit.* pag. 1251.

2.2.3 Prevención de Abordajes

Por lo que toca a los abordajes, fue necesario revisar las reglas relativas a las luces y señales y lograr una mayor unificación en las mismas con la finalidad de disminuir el porcentaje de abordajes y, lógicamente, la pérdida de vidas resultante de ellos.

El "Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes", realiza una regulación minuciosa tendiente a evitar todo riesgo de abordaje en los buques y hace responsable a cualquier persona que provoque abordajes, por su omisión o negligencia.⁶⁸

México en relación a los abordajes no profundiza tanto en el tema y nos remite a los convenios internacionales.⁶⁹

2.2.4 Seguridad de la Vida Humana en el Mar

El "Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en Mar",⁷⁰ establece las normas básicas para la construcción, el equipamiento y la operación de los buques, según las cuales, éstos deberán cumplir con determinadas prescripciones y ser sometidos a reconocimientos periódicos; de esta manera, el Convenio señala que los buques deben ser objeto de un reconocimiento

⁶⁸Cfr. "Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes", Regla 1-a y 2-a, *Op. Cit.*, pags. 1373-1374.

⁶⁹ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 152-156, *Op. Cit.*, par 224.8-224.9.

⁷⁰Cfr. "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Mar", Capítulo I, Regla 1-a, 3, 7-a, 14-a, 14-b, *Op. Cit.*, pags. 1005-1014.

antes de que entren en servicio, realizado por lo menos cada 12 meses, y reconocimientos adicionales, según convenga.

A los que cumplan con las prescripciones exigidas se les dará un Certificado de Seguridad para buque de pasaje.

A los buques de carga también se les expedirán diversos certificados según sea el reconocimiento efectuado. De ahí que exista el "Certificado de Seguridad de construcción para buque de carga", el "Certificado de seguridad del equipo para buque de carga", el "Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga", y el "Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga", entre otros.

Otro acuerdo importante destinado a promover la seguridad de la vida y de la propiedad en el Mar se refiere a las líneas de máxima carga o de franco bordo, que especifica los principios y reglas con respecto a los límites hasta donde pueden ser cargados los buques en viajes internacionales. La materia está regulada específicamente en el "Convenio Internacional de Líneas de Carga".

Ningún buque sujeto a las disposiciones del Convenio puede salir al Mar para realizar un viaje internacional, si no ha sido inspeccionado, marcado y provisto de un Certificado Internacional de Francobordo o, cuando

corresponda, de un Certificado Internacional de Exención de Francobordo, de acuerdo con las disposiciones del Convenio.⁷¹

En México, la inspección de embarcaciones o artefactos navales estará a cargo de la autoridad marítima nacional o de sociedades nacionales o extranjeras especializadas en la clasificación de embarcaciones, que inspeccionarán y certificarán que dichas embarcaciones o artefactos navales cumplan con la legislación nacional y con los tratados internacionales en materia de seguridad en la navegación y de la vida humana en el Mar, y con las normas en materia de prevención de la contaminación marina por embarcaciones.⁷²

2.2.5 Obligación de asistir a personas y buques

Durante mucho tiempo se consideró el auxilio otorgado a las personas en el Mar exclusivamente bajo su aspecto moral, es decir, se juzgó sólo como un deber de caridad.

Sin embargo, en fechas más recientes, la "Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos" señala que todo capitán estará obligado a prestar auxilio a cualquier persona, aún siendo enemiga, que se encuentre en el Mar en peligro de perderse, siempre que lo pueda hacer sin peligro serio para su buque, su tripulación o sus pasajeros. Se aclara, sin

⁷¹ Cfr. "Convenio Internacional de Líneas de Carga", artículo 14, *Op. Cit.*, pags. 1349-1350.

⁷² Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 65-66, *Op. Cit.*, pag. 219.

embargo, que el dueño del buque no será responsable por cualquiera de las contravenciones a la obligación citada⁷³.

Cabe destacar que las legislaciones nacionales determinarán las sanciones penales destinadas a asegurar el cumplimiento de esta obligación y las altas partes contratantes deben comunicarse recíprocamente, por la vía diplomática.

La obligación de prestar auxilio también ha sido prevista en el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Mar", que establece la obligación del capitán de un buque de acudir a toda velocidad en socorro de las personas, al recibir una señal de que un buque o avión, o una embarcación salvavidas de los mismos, se encuentran en peligro. Si no pudiere acudir a prestar auxilio o si, dadas las circunstancias especiales del caso de que se trate, estimase que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario de Navegación las razones por las cuales no acudió en auxilio de las personas siniestradas.⁷⁴

Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate y sólo estarán

⁷³ Cfr. "Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos", Hamburgo, Alemania, 27 abril de 1979, D.O.F. 20 junio 1986, capítulo 2, apartado 2.1.10, y capítulo 6, en ARROYO, Ignacio, Convenios Marítimos Internacionales, Volumen II, *Op. Cit.*, págs. 1433,1447-1449.

⁷⁴ Cfr. "Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Capítulo V, Regla 10-a, *Op. Cit.*, pag. 1240.

legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o para su propia vida.⁷⁵

La consecuencia por el incumplimiento de esta obligación se rige de acuerdo al Código Penal Federal, el cual establece una multa de diez a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad.⁷⁶

2.2.6 Condiciones de trabajo y capacitación de las tripulaciones

La "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", impone la obligación a los Estados de garantizar la seguridad en el Mar. Ellos deberán adoptar, en los buques que enarbolan su pabellón, medidas relacionadas con la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta, los instrumentos internacionales aplicables.⁷⁷

En el establecimiento de determinadas normas mínimas sobre las condiciones de trabajo de la tripulación y sobre la capacidad profesional de los capitanes y oficiales, ha desempeñado un papel destacado la Organización Internacional del Trabajo, mediante un número considerable de Recomendaciones y Convenios.⁷⁸

⁷⁵ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 162, *Op. Cit.*, pag. 224.10.

⁷⁶ Cfr. "Código Penal Federal", en Agenda Pena del Distrito Federal, artículo 340, 9ª ed., Editorial ISEF, México, D.F., 2004, pag. 91.

⁷⁷ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Artículo 94, apartado 3, *Op. Cit.*, pag. 140.

⁷⁸ Cfr. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, "Las normas Internacionales del Trabajo", citado por SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pags. 73-74.

En México, una de las atribuciones que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la de organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, con la finalidad de garantizar la seguridad en la navegación, la vida humana en el Mar y la prevención en la contaminación de las embarcaciones y artefactos navales a su cargo. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica, con el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana y para lo cual deberán reunir los requisitos que exigen las leyes nacionales y los tratados internacionales respectivos.⁷⁹

Para lograr el objetivo de una excelente educación náutica, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública organizará e impartirá los planes y programas de estudio que se implementarán en la Educación Náutica, para lo cual deberán contar con un buque escuela que reunirá la tecnología didáctica necesaria y actualizada para el cumplimiento de sus objetivos.

Así mismo, las instituciones educativas de estudios superiores que autoricen las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y la de Educación Pública, podrán ofrecer estudios de posgrado a los oficiales de la Marina Mercante Nacional, para lo cual deberán contar con los bienes muebles, equipos y sistema adecuados para la enseñanza práctica y con los planes y programas de estudio que ambas Secretarías determinen.

⁷⁹ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 8, fracción III y artículo 26, *Op. Cit.*, pags. 203, 208-209.

El personal que imparta la formación y capacitación deberá contar con un registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como cumplir con los requisitos establecidos en los tratados internacionales.

Los planes y programas de estudio para la formación y capacitación de los diversos niveles de profesionales y subalternos de las tripulaciones de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, serán autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana. En la integración de tales planes y programas se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo.⁸⁰

2.3 LIMITANTES INTERNAS

La sociedad civil y los órganos de gobierno mexicanos en su representación, tienen especial interés en la actividad navegatoria; los motivos de tal interés se fincan en distintos factores, como son entre otros: la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, el equilibrio ecológico y la protección al ambiente, la seguridad del Estado soberano y el intercambio de riqueza entre pueblos.

Con fundamento en factores de tal relevancia, las normas administrativas del derecho de la navegación han limitado la propiedad de las embarcaciones, y se pueden dividir en dos grandes rubros: por un lado,

⁸⁰ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 31 y 32, *Op. Cit.*, pag. 210.

aquellas impuestas al buque en sí, y por el otro, aquellas impuestas, en razón de la titularidad del buque.⁸¹

Cabe aclarar que estas limitaciones varían de país en país, incluso en algunos Estados ni siquiera hay limitaciones internas.

La legislación marítima mexicana, al igual que los tratados internacionales, prohíbe derramar hidrocarburos persistentes que se transporten como carga, o que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones. Así mismo, prohíbe descargar, derramar, arrojar o cualquier acto equivalente, lastre, escombros, basura, aguas residuales, así como cualquier elemento en cualquier estado de la materia o energía que cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos, a la salud humana o a la utilización legítima de las vías navegables y el Mar que rodea a las zonas marinas mexicanas.

A las sanciones administrativas derivadas de las infracciones anteriores, se sumará la obligación de reparación del daño, consistente en la limpieza y restauración efectiva de las áreas contaminadas. Esta disposición no prejuzga sobre la responsabilidad penal en que incurran los sujetos contaminantes, ni los servidores públicos que por cualquier modo autoricen o consientan el acto o la omisión resultante de la contaminación.⁸²

⁸¹ Cfr. MANTILLA, Rafael, "El Naviero y sus Auxiliares", citado por ENRIQUE ROSAS, José David, *El buque*, Op. Cit., pag. 194.

⁸² Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 76, Op. Cit., pag. 220.

Por su parte, la "Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques" impone la obligación al Estado que otorgue su pabellón a incorporar a su ordenamiento jurídico las reglas y normas internacionales aplicables a la seguridad de los buques y de las personas a bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino.⁸³

Una de las principales labores realizadas por la Organización Marítima Internacional, a través del Comité de Protección al Medio Marino, ha sido la protección y preservación del medio marino y sobre todo la lucha contra la contaminación de las aguas del Mar.⁸⁴ De acuerdo con estudios realizados por el Comité de Protección al Medio Marino, los accidentes marítimos en la navegación se deben en gran medida a la falla o error humano, destacándose entre otras cuestiones: el abuso de las drogas y enervantes, el abuso de alcohol, el cansancio, enfermedad, falta de capacitación, falta de conocimiento, falta de actualización o puesta al día, deficiencias en el conocimiento, falta de visibilidad.⁸⁵

La responsabilidad en el derecho internacional se relaciona con las consecuencias de las infracciones cometidas por los Estados y otros sujetos de derecho internacional. El punto de partida es siempre la violación o la omisión

⁸³ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", Artículo 5, apartado 2, *Op. Cit.*, pag. 376.

⁸⁴ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "La labor de la Organización Marítima Internacional a favor de la protección y preservación del medio marino", en Pemex Lex, Información Jurídica Pemex Lex, México, números 13-14, julio-agosto 1989, pags. 24-29.

⁸⁵ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "Importancia del Derecho Marítimo para la Formación de la Gente de Mar", en Pemex Lex, Información Jurídica Pemex Lex, México, números 63-64, septiembre-octubre 1993, pag. 43.

de un deber de derecho internacional: a esta violación se le conoce como norma primaria.⁸⁶

El régimen de la responsabilidad lo conforman las normas secundarias, que regulan los tipos de infracciones de derecho internacional y las posibles justificaciones, y determinan las consecuencias jurídicas, especialmente el deber de restablecimiento del "*status quo antes*".⁸⁷

Como se puede observar, la infracción de derecho internacional comprende como objeto de la responsabilidad estatal dos elementos: uno, que exista una conducta atribuible al Estado (imputabilidad) y dos, que constituya una violación de un deber de derecho internacional (antijuridicidad). Se concluye que, todo acto ilícito de un Estado genera la responsabilidad internacional de éste.

La responsabilidad por una actuación legal, pero riesgosa para los Estados se encuentra también contemplada y reservada a un régimen especial; aquí se diferencia también entre la responsabilidad por una conducta ilícita y la responsabilidad por un hecho lícito pero riesgoso.

⁸⁶ Cfr. HERDEGEN, Matthias, Derecho Internacional Público, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2005, pags. 411-412.

⁸⁷ Cfr. *idem*.

En el caso de la responsabilidad por un hecho ilícito, la víctima puede aportar pruebas de la responsabilidad del sujeto a quien es imputable el acto o bien las omisiones que dieron lugar al hecho ilícito.⁸⁸

Por otra parte, se dan actos lícitos que, en ciertas circunstancias sí conllevan la responsabilidad del Estado por el riesgo que traen aparejados esos actos. A primera vista puede parecer injusto afirmar la responsabilidad por actos realizados de conformidad con el derecho internacional; no obstante, en virtud de la responsabilidad objetiva, ciertos actos lícitos pueden entrañar la responsabilidad del autor de ese acto lícito.⁸⁹

Un claro ejemplo sobre la responsabilidad por actos lícitos lo encontramos en la "Convención de Montego Bay", en lo relativo al derecho de visita, en donde los buques militares podrán hacer uso del derecho de visita e inspección cuando sospechen que los buques se dedican al tráfico de esclavos, a la piratería o a otros actos ilícitos. Y el punto medular de este ejemplo, es que, en caso de que las sospechas resulten infundadas, el buque detenido tendrá derecho a una indemnización; o sea, el buque militar que realiza la inspección hace que surja para su Estado la obligación de reparar el daño que produjo la detención del buque sospechoso, sin que se haya cometido ilícito alguno.

⁸⁸ Cfr. OSORIO AYLLÓN, Abril, "La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima", en Bien Común y Gobierno, Pemex, México, número 39, febrero 1998, pags. 32-40.

⁸⁹ Cfr. VALLARTA MARRON, José Luis, Derecho Internacional Público, 1ª ed., editorial Porrúa, México, D.F., pag. 246.

La Comisión de Derecho Internacional trabaja en un proyecto de artículos sobre la responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales por actos no prohibidos por el derecho internacional, cuyo propósito es sancionar claramente el efecto combinado de la probabilidad de que se produzca un accidente y la magnitud del daño que resultaría si se produjera; además, dicho proyecto se refiere a que los Estados deberán reconocer a favor de quienes se involucran en actividades, peligrosas pero necesarias, el derecho a limitar su responsabilidad civil por daños causados a otros Estados.⁹⁰

En el derecho marítimo tradicional rige el principio de la responsabilidad limitada del naviero,⁹¹ lo que significa que el armador, titular de la explotación comercial y marítima del buque sólo responde ante sus acreedores marítimos hasta por el valor del buque y de sus elementos, los que aunados a las mercancías en él transportadas, constituyen una verdadera fortuna de Mar.⁹²

La responsabilidad legal por lo tanto es aquella sobre la cual puede tomarse la acción de daños de contaminación en contra del que resulte responsable basándose en el principio del que contamina paga.⁹³

⁹⁰ Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. "Responsabilidad Internacional por las Consecuencias Perjudiciales de Actos no Prohibidos por el Derecho Internacional" (prevención del daño transfronterizo resultante de actividades peligrosas) 2001, en Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, Volumen I, Nueva York y Ginebra, clasificación 2675.a, 2006, pags. 63-76.

⁹¹ Cfr. CERVATES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Op. Cit., pag. 28.

⁹² Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "El Nuevo concepto del buque", Op. Cit., pags. 28-30.

⁹³ Idem.

Para la prevención de la contaminación del Mar y sobre todo la conservación del medio marino, la comunidad internacional ha creado una amplia gama de tratados internacionales cuya única finalidad es el combate a la contaminación del Mar y la protección al medio marino.

A continuación se mencionan algunos tratados internacionales que tratan de combatir la contaminación del Mar:

- “Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos”.
- “Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de las Reclamaciones de Derecho Marítimo”.
- “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques”.
- “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”.
- “Convenio Internacional relativo a la Intervención en el Alta Mar en caso de accidentes que causen una contaminación por Hidrocarburos”.
- “Convenio relativo a la responsabilidad Civil en materia de Transporte Marítimo de Materiales Nucleares”.
- “Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras materias Nucleares”.
- “Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por sustancias distintas a los Hidrocarburos”.
- “Convenio de Basilea sobre control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación”.

- “Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos”.

El artículo 177 de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” establece que toda reclamación o demanda derivada de un siniestro marítimo estará regida por el “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo”⁹⁴ y en su caso, por el “Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos”⁹⁵, sin perjuicio de aplicar los regímenes de responsabilidad de otros tratados internacionales. Con el objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos se estará a lo dispuesto por el “Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo internacional de Indemnización por Contaminación de hidrocarburos”.⁹⁶

2.3.1 Limitaciones con relación al buque

Los límites a la propiedad respecto al buque, no son otros que las características documentadas que acreditan la idoneidad de la embarcación para afrontar con razonable éxito los riesgos del Mar. Esto es, la construcción y la operación cotidiana de buques requiere satisfacer normas de orden público

⁹⁴ “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo”, Londres, Reino Unido, 19 noviembre 1976, D.O.F. 9 agosto 1994, en DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, Op. Cit., pags. 119-134.

⁹⁵ “Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos”, Londres, Reino Unido, 27 noviembre 1992, D.O.F. 6 febrero 1995, en ARROLLO, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen I, Op. Cit., pags. 783-797.

⁹⁶ “Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de hidrocarburos”, Londres, Reino Unido, 27 noviembre 1992, D.O.F. 6 febrero 1995, en ibidem, pags.805-832.

que acotan la propiedad en cuanto a que un armador no está facultado para construir una nave con cualquier tipo de materiales o en cualquier forma.

Por lo anterior, los Estados han delegado parte de sus funciones de inspección de la actividad navegatoria, al dar una jerarquía legal y valor probatorio especial a los certificados de seguridad expedidos por las sociedades clasificadoras, que han venido a convertirse en organismos intermedios que velan por el interés social de la navegación.

Mientras que el contenido de los certificados de navegación supone un conjunto de necesarias restricciones tanto a la propiedad como al ejercicio de ésta en la operación cotidiana de las embarcaciones, la regulación aplicable en materia de inspección impone asimismo un conjunto de obligaciones que la administración, ya sea por sí o por otros sujetos previamente aprobados, debe cubrir.

En efecto, si bien es cierto que en nuestro sistema positivo la verificación de la construcción y estado de la navegabilidad de un buque puede ser efectuada por una sociedad de derecho privado, creemos que, por razón del interés social que la navegación implica, tal verificación es más que una función pública: es una actividad controladora o de policía. Si bien se acepta que puede operativamente efectuarse por terceros, no es de modo alguno susceptible de quedar deslindada de la actividad administrativa. Con ello, será la administración pública la que, acorde con la legislación y los tratados

internacionales, deberá, mediante expedición de reglamentos, circulares, oficios, entre otros, delimitar el trabajo de las sociedades clasificadoras.⁹⁷

La “Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”, establece que los Estados deberán contar con una administración marítima nacional competente y adecuada, que estará sometida a su jurisdicción y control. Además, los buques que enarboles su bandera deberán cumplir con las leyes internas relativas a la inscripción de los buques; de la misma manera, cumplirán con las normas internacionales concernientes a la seguridad de los buques y a las personas a bordo y a la prevención y control de la contaminación del medio marino.

Los buques que enarboles la bandera de un Estado serán reconocidos periódicamente por inspectores autorizados, a fin de que se verifiquen las óptimas condiciones de navegabilidad de la embarcación y se obtengan con ello los documentos pertinentes que garanticen frente a su Estado y otros su capacidad para navegar.⁹⁸

2.3.2 Limitaciones en relación con la titularidad del buque

El legislador ha previsto un título específico para acotar las limitaciones en la operación y explotación de buques. Así, todo propietario deberá

⁹⁷ Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, artículo 8 fracción XVIII y XV y artículos 65-66, *Op. Cit.*, pags. 203 y 219.

⁹⁸ Cfr. “Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”, Artículo 5, *Op. Cit.*, pag. 376-377.

encuadrar su actividad, a las normas y requisitos que la ley establece, para poder abanderar un buque con bandera nacional.

Para considerar a una embarcación como mexicana primero que nada deberá matricularse en cualquier puerto mexicano habilitado para tal fin y, una vez que reúna los requisitos y trámites para esta matriculación, se le expedirá un certificado de matrícula, el cual deberá permanecer a bordo de la embarcación o artefacto naval y su capitán lo deberá mostrar cuando la autoridad se lo requiera, toda vez que en este certificado de matrícula se demuestra la nacionalidad mexicana de la embarcación.⁹⁹

La “Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques” impone la obligación a los Estados de que los buques que enarboles su pabellón lleven la documentación en la que consten los datos tanto de la nave como del propietario, para que éstos sean identificables, con objeto de que se pueda hacer efectiva su plena responsabilidad.¹⁰⁰

2.4 LA “RELACIÓN AUTÉNTICA”

Desde la “Convención sobre la Alta Mar” se estipuló que ha de existir una “relación auténtica” entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha

⁹⁹ Cfr. “Reglamento de la Ley de Navegación”, artículos 6, 7, 8 y 9, en SISTA, *Op. Cit.*, pags. 236-237.

¹⁰⁰ Cfr. “Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”, Artículo 6, *Op.Cit.*, pags. 377-378.

de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social.¹⁰¹

En la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", también se recoge la exigencia de que exista una "relación auténtica" entre el Estado y el buque.¹⁰² El instrumento considerado no solamente se refiere a la posibilidad de ejercer, de manera efectiva, su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales,¹⁰³ sino que hace una enumeración detallada, en la que se especifican las principales cuestiones de cada una de las áreas mencionadas.

De ahí que todo Estado debe mantener un registro de buques que enarbolan su pabellón, donde consten sus nombres y características, y deberá ejercer su jurisdicción, de acuerdo con su derecho interno, sobre los buques de su bandera y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.¹⁰⁴

Deberá tomar, respecto de sus buques, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el Mar, especialmente en lo que respecta a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad; la dotación, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en

¹⁰¹ Cfr. "Convención sobre la Alta Mar", artículo 5, apartado 1, en DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Abelardo Perrot, Argentina, 1992, pag. 52.

¹⁰² Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Artículo 91, apartado 1, Op. Cit. pag. 204

¹⁰³ Cfr. Ibidem, artículo 94, apartado 1, Op. Cit., pag. 140.

¹⁰⁴ Cfr. Ibidem, artículo 94, apartado 2, Op. Cit., pag. 140.

cuenta los instrumentos internacionales aplicables; y la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.¹⁰⁵

Por lo tanto, el Estado que otorgue su nacionalidad será el único que determine las condiciones para ello, así como el grado de jurisdicción y control sobre los navíos que enarboles su pabellón.

¹⁰⁵ Cfr. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", artículo 94, apartado 3, *Op. Cit.*, pag. 140.

CAPITULO 3

LA “RELACIÓN AUTÉNTICA”

3.1 ORIGEN DE LA RELACIÓN AUTÉNTICA

La aparición de las banderas de conveniencia y las consecuencias económicas que producen han obligado a los juristas a intentar una fórmula de solución. Esta fórmula se encuentra representada por el principio de la “relación auténtica”.

La noción de “relación auténtica” surgió en un principio desde el año de 1896, con base en las ideas del Instituto de Derecho Internacional (*UNIDROIT*). Se estableció, por un lado, la regla general de la libertad absoluta de los Estados para otorgar su nacionalidad, pero por otro lado se contempló la posibilidad de que una determinada legislación de un Estado que brindara la nacionalidad a un buque fuese inefectiva y no reconocida por otros Estados. El desconocimiento de la nacionalidad de un buque podría darse cuando las normas conforme a las cuales se había otorgado obedecieran a los lineamientos más liberales que los de la mayoría de los Estados.¹⁰⁶

Esta tendencia de exigir un mínimo de requisitos para considerar operativa la nacionalidad de un buque en el orden internacional no sería

¹⁰⁶ Cf., UNITED NATIONS, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, session eight, document A/3159, 23 April-4 July 1956, United Nations, Geneva, Switzerland, 1956, pags.278-279.

resucitada hasta los trabajos desarrollados de 1950 a 1955 por la Comisión de Derecho Internacional.¹⁰⁷

En las sesiones de la Comisión de Derecho Internacional fue fuertemente defendido el concepto de la "relación auténtica" por los países tradicionalmente marítimos, como los Países Bajos, que fueron los principales promotores de la idea. La "relación auténtica" exige que con los Estados, además del trámite administrativo del registro, exista una conexión real, respecto a sus distintos órdenes, social, económico, jurídico, entre otros.¹⁰⁸

Así, los países dotados de gran población marinera, especialmente los insulares o aquellos cuyas más importantes ciudades se concentran en zonas costeras, establecieron como recaudos para el otorgamiento de su pabellón, el que la totalidad o la mayor parte de la tripulación estuviera constituida por nacionales suyos. Los Estados con una poderosa industria naval subordinaron, en cambio, el otorgamiento de su pabellón, al hecho de la construcción del buque en el país.

La Comisión de Derecho Internacional, en su segundo, tercero y sexto periodo de sesiones, señaló que un buque debía de cubrir determinados requisitos para poder navegar libremente por el Mar, destacando entre otros: que el buque, en su mayor parte, debe pertenecer a nacionales del Estado, que los oficiales y, por lo menos, la mayor parte de la tripulación, deben ser nacionales del Estado; que en los puertos extranjeros, los funcionarios

¹⁰⁷ Cfr. UNITED NATIONS, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, Op. Cit., pags. 278-279.

¹⁰⁸ Cfr. Idem.

consulares del Estado ejerzan la autoridad necesaria sobre los navíos que arriben a dichos puertos y, llegado el caso concedan la protección necesaria y, por último, que los navíos vuelvan regularmente a sus puertos de matrícula".¹⁰⁹

El requisito referente a la nacionalidad del capitán fue rechazado tanto en 1951 como en 1955, fundamentalmente porque en los países subdesarrollados no existían técnicos capacitados para desarrollar esta labor.

3.1.1 El Caso "Nottebohm"

La Comisión de Derecho Internacional adoptó la idea de la "relación auténtica", sobre la base del fallo emitido por la Corte Internacional de Justicia en el "Caso Nottebohm".¹¹⁰

Friedrich Nottebohm era nacional alemán de nacimiento, y había mantenido siempre relaciones con los miembros de su familia que permanecía en Alemania, así como relaciones de negocios con dicho país. Por 34 años radicó en Guatemala, donde desempeño sus actividades y donde estaba el centro principal de sus intereses.

Posteriormente, Nottebohm se naturalizó en Liechtenstein sin tener ahí ningún domicilio, ni ninguna residencia prolongada al momento de la solicitud de naturalización. No existió intención alguna de radicar en Liechtenstein en

¹⁰⁹ Cfr. UNITED NATIONS, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, pags. 254-256.

¹¹⁰ Cfr. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF PUBLIC INFORMATION, Yearbook of the United Nations 1955, See *Nottebohm Case (Second Phase)*, Judgment of April 6th, 1955; I.C.J., Nueva York, September 1956, pags. 331-333.

ningún momento; por el contrario, Nottebohm regresó a Guatemala poco después de haber obtenido la naturalización, con la intención de permanecer en dicho país. Nottebohm fue expulsado de Guatemala como medida de guerra en 1943.¹¹¹

El caso fue presentado a la Corte Internacional de Justicia el 17 de diciembre de 1951, cuando el Principado de Liechtenstein interpuso una demanda contra la República de Guatemala, en la que pedía indemnización por algunas medidas de guerra tomadas por Guatemala contra la persona de Nottebohm, que comprendían arresto, expulsión del país, rechazo a su readmisión y confiscación de sus propiedades sin compensación.¹¹²

La sentencia de la Corte Internacional de Justicia estableció que había una falta de relación entre Nottebohm y Liechtenstein, por lo que Guatemala no estaba obligada a reconocer la naturalización de Nottebohm en Liechtenstein. El argumento central manejado por la Corte fue que debía necesariamente existir una conexión real y efectiva entre un individuo y la legislación doméstica de un país.

Los jueces internacionales que resolvieron el citado caso, añadieron al fallo las exposiciones de sus opiniones, y señalaron que, debe prevalecer la nacionalidad efectiva, esto es, la que concuerda con la situación de hecho y que se basa en un vínculo de hechos más fuertes entre el interesado y uno de los Estados cuya nacionalidad esté en disputa. Los factores tomados en

¹¹¹ Cfr. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF PUBLIC INFORMATION, Yearbook of the United Nations 1955, *Op. Cit.*, pags. 331-333.

¹¹² Cfr., Idem.

consideración son diversos y su importancia varía de un caso a otro: el domicilio del interesado tiene gran importancia, pero existe también la sede de sus intereses, sus vínculos de familia, su participación en la vida pública, el amor a un país determinado manifestado por él o inculcado a sus hijos, entre otros.¹¹³

De este fallo, pues, se ha derivado una analogía entre el vínculo que debe existir entre un individuo y un Estado, para efectos de la nacionalidad, y el vínculo que debe existir entre un buque y un Estado, como limitación a la postura de que corresponde exclusivamente al derecho interno el establecimiento de los requisitos necesarios para conceder la nacionalidad a los buques.

Se pretendió que la "relación auténtica" implicase una serie de requisitos indispensables para que un Estado pudiese otorgar su bandera a un buque; por otro lado, las condiciones y requisitos a cuyo cumplimiento supedita cada Estado el otorgamiento de su bandera, han sido reconocidos invariablemente como el resorte exclusivo de cada país. Por consiguiente, el concepto de "relación auténtica" se torna impreciso, pues ante la carencia de una fórmula aceptada por la comunidad internacional, dependerá siempre de la interpretación que en cada Estado se haga del mismo.

"...El exigir que exista una "relación auténtica" entre buque y Estado, constituye una restricción impuesta por la comunidad internacional para

¹¹³ Cfr. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF PUBLIC INFORMATION, Yearbook of the United Nations 1955, Op. Cit., pags. 331-333.

mantener la jurisdicción en el Mar. Esta restricción apunta directamente a los buques de bandera de conveniencia".¹¹⁴

El artículo 29 del "Proyecto de artículos relativos al Derecho del Mar" de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, elaborado en la octava sesión de esta Comisión, del 23 de abril al 4 de julio de 1956, encuadraba la exigencia de la "relación auténtica". El mencionado artículo, que sería sometido a la consideración de los miembros de las Naciones Unidas en 1958, quedó redactado de la siguiente forma:

"Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. No obstante, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados deberá existir una relación auténtica entre el Estado y el buque".¹¹⁵

Como se ve, en la estructura del artículo aparecen concebidas las dos tendencias respecto a la nacionalidad de los buques. En primer lugar, el proyecto postula la soberanía de los Estados: cada Estado podrá determinar

¹¹⁴ MALGAVAGNI, Atilio, et al., Jornadas sobre Derecho de la Navegación, S.N.E., Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1966, pag. 141.

¹¹⁵ Cfr. UNITED NATIONS, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, Yearbook of the International Law Commission, Vol. II 1956, *Op. Cit.*, pags. 259-560, "Article 29. 1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. Nevertheless, for purposes of recognition of the national character of the ship by other States, there must exist a genuine link between the State and the ship. 2. A merchant ship's right to fly the flag of a State is evidenced by documents issued by the authorities of the State of the flag".

libremente conforme a qué condiciones concede su nacionalidad y su registro. En segundo lugar, demanda de los Estados el cumplimiento de una "relación auténtica". Sin embargo, es evidente la deficiencia del artículo 29, al no precisar lo que se entiende por "relación auténtica".

3.2 CONVENCIÓN SOBRE EL ALTA MAR

En 1958, se adoptó la "Convención sobre el Alta Mar", cuyo artículo 5 se inspira en el modelo del artículo 29 del proyecto elaborado por la Comisión de Derecho Internacional. El artículo 5 conserva la posición dualista a la que aludimos en el párrafo anterior y, aun cuando trata de presentar una noción más precisa de la "relación auténtica", no logra satisfacer plenamente las exigencias técnicas.

El artículo 5 de la "Convención sobre la Alta Mar" fue aceptado en los siguientes términos:

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

Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón los documentos procedentes.¹¹⁶

La "relación auténtica" según es conceptuada en el artículo 5, se dirige hacia las materias administrativa, técnica y social. No existe ninguna alusión al aspecto judicial, en ninguno de sus órdenes, civil, penal o laboral. La interpretación que se desprende de tal situación es que la comunidad internacional estima que estos asuntos son de interés primordial para el Estado y tienen reducida repercusión en el ámbito Internacional.

En síntesis, el Proyecto de la Comisión de Derecho Internacional pretendió que la "relación auténtica" implicase una serie de requisitos indispensables para que un Estado pudiera otorgar su bandera a un buque. Sin embargo, tal y como quedó en la Convención de 1958, la expresión se refiere a una serie de medidas que el Estado debe tomar con respecto a los buques; como bien se ha señalado, ya no se trata, pues, de exigencias previas al otorgamiento de la bandera, sino de medidas que deben tomar los Estados con respecto a los buques que enarbolan su bandera.

¹¹⁶ Cfr. "Convención sobre la Alta Mar", Artículo 5, *Op. Cit.*, pag. 52.

3.3 CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

En la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", de 1982, también se recoge la exigencia de que exista una "relación auténtica" entre el Estado y el buque.

El instrumento considerado se expresa específicamente en los siguientes términos:

"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 tenga 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 le Estado y el buque.

Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón".¹¹⁷

Además, la citada Convención hace una enumeración detallada de lo que debe de entenderse por "relación auténtica", en su artículo 94.

¹¹⁷ Cfr "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Artículo 91, Op. Cit., pags. 139-141.

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

2. En particular todo Estado:

a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboleden 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 enarbolan 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 las 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, conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida humana 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 tal 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 se haya 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”.*¹¹⁸

El citado artículo señala que todo Estado que conceda su nacionalidad a los buques deberá garantizar que éstos se sujeten a sus leyes internas en cuestiones administrativas, técnicas y sociales.

Por lo que respecta a las cuestiones administrativas, encontramos que el Estado del pabellón deberá contar con un registro de buques en el que constarán todos los nombres y características de éstos.

¹¹⁸ “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, artículo 94, *Op. Cit.*, pags. 141-142.

El Estado de matrícula deberá actuar de conformidad con los instrumentos internacionales y garantizar su observancia; por eso, cuando algún Estado tenga motivos fundados para estimar que otro Estado no ha ejercido de manera efectiva su jurisdicción y control respecto de algún buque, podrá hacérselo saber para que tome las medidas pertinentes.

Cuando exista algún accidente marítimo o cualquier accidente de navegación en el Mar, el Estado de pabellón efectuará una investigación por o ante una persona debidamente calificada para limitar el grado de responsabilidad respecto del buque que enarbole su bandera.

En relación a las cuestiones técnicas, el Estado de pabellón tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el Mar, para lo cual observará que la construcción, el equipo y la navegabilidad de los buques esté en óptimas condiciones, y utilizará señales y un buen sistema de comunicaciones para prevenir abordajes. Además, el personal a cargo del buque debe de ser debidamente calificado en lo concerniente a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval.

Las cuestiones sociales se refieren a que el capitán, los oficiales y la tripulación del buque se sujetarán a las leyes internas del Estado del pabellón en lo que concierne a todas las condiciones de trabajo.

Como se observa, la "Convención de Montego Bay", no sólo se refiere a que el Estado ejerza, de manera efectiva, su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales, sino que hace una enumeración

detallada en la que se especifican las principales cuestiones de cada una de las áreas mencionadas. De ahí que todo Estado debe mantener un registro de buques, y tomar, respecto de dichos buques, las medidas necesarias para garantizar la seguridad del Mar; tales medidas incluirán que el buque sea examinado periódicamente, que el buque esté a cargo de un capitán y oficiales debidamente calificados y que la competencia y el número de tripulantes sean los apropiados para cada tipo de buque.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes lleva a cabo las cuestiones administrativas en nuestro país y le corresponde entre otras atribuciones: intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante, llevar el registro marítimo nacional, vigilar que las vías generales de comunicación por agua cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo, regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el Mar y establecer un cuerpo de seguridad y auxilio para la navegación en aguas interiores.¹¹⁹

3.4 CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN DE BUQUES

Ni la "Convención sobre el Alta Mar" de 1958, en su artículo 5, ni la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", de 1982, en su artículo 94, han dado una definición exacta respecto de lo que debe de

¹¹⁹ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 8, fracciones II, III, V, VIII, IX y X, *Op. Cit.*, pag. 203.

entenderse por “relación auténtica”. Por las razones anteriores, debe mencionarse a otro documento internacional, que intenta dar esa certidumbre a la “relación auténtica” que guarda el buque con un Estado determinado. Nos referimos al “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques”.¹²⁰

El propósito y objetivo de este Convenio, es garantizar o, en su caso, consolidar la “relación auténtica” entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y hacer valer la responsabilidad de propietarios y navieros, además de regular gran cantidad de cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales.¹²¹

Entre otros aspectos, el “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques”, establece que:

- El Estado que otorga el pabellón deberá contar con una administración marítima nacional competente y adecuada, velar por que las personas encargadas de la administración y explotación del buque inscrito en su registro sean fácilmente identificables y tenidas por responsables, para combatir el fraude marítimo.¹²²
- El Estado de pabellón establecerá en sus leyes y reglamentos las correspondientes disposiciones sobre la participación de ese Estado o

¹²⁰ Cfr. ENRIQUE ROSAS, José David, *El buque*, Op. Cit., pag.166.

¹²¹ Cfr. “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques” Artículo 1, Op. Cit., pag. 374.

¹²² Cfr *ibidem*, Artículos 5, 6, Op. Cit., pags. 376-378.

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.¹²³

- El Estado observará el principio de que una parte importante de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón esté compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en su Estado. Por otra parte, el Estado, en cooperación con los propietarios de los buques, promoverá la educación y capacitación de sus nacionales para formar gente de Mar calificada y lograr, con ello, la seguridad en el Mar.¹²⁴
- El Estado de matrícula establecerá un registro de buques en el que contarán, entre otras indicaciones, las de: el nombre del buque, puerto de matrícula del buque, indicativo de la llamada internacional, lugar y año de la construcción del buque, características técnicas del buque, nombre, dirección y en su caso la nacionalidad de su propietario y la cancelación de la inscripción anterior del buque, si la hubiere.¹²⁵
- El Estado de pabellón 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 periodo de

¹²³ Cfr. "Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques", artículo 8, *Op. Cit.*, pag. 378.

¹²⁴ Cfr. *Ibidem*, artículo 8, *Op. Cit.*, pags. 379-380.

¹²⁵ Cfr. *Ibidem*, artículo 11, *Op. Cit.*, pags. 381-382.

arrendamiento, el arrendatario se considerará como propietario del buque.¹²⁶

- Está permitido entre los Estados del pabellón y los países proveedores de mano de obra celebrar acuerdos concernientes al enrolamiento de la gente de Mar, a fin de crear condiciones favorables para cualquier contrato que pueda concertarse entre los propietarios o los navieros, y los sindicatos de trabajadores del Mar u otras organizaciones representativas de los trabajadores del Mar.¹²⁷

De esta manera, el texto del “Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de Buques”, con una buena técnica deductiva, establece primero el principio general de que todo Estado debe ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones técnicas y sociales sobre los buques que enarboien su pabellón, para luego profundizar en cada uno de esos rubros. Con ello, el principio de la “relación auténtica” ha dejado de ser una mera especulación para convertirse en un listado de deberes puntuales para cada Estado contratante.

El “Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de Buques” tiene como propósito y objeto consolidar el principio de la “relación auténtica” y con ello combatir o en su caso reducir la gran flota marítima de las banderas de conveniencia que cada vez se hace más y más grande.

¹²⁶ Cfr. “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques”, artículo 12, *Op. Cit.*, pags. 382-383.

¹²⁷ Cfr. *Ibidem.*, artículo 14, pags. 383-384.

No cabe duda de que dicho Convenio especifica de manera clara como el Estado de pabellón debe conducirse para mantener un orden en su flota marítima nacional.

Desgraciada o afortunadamente para algunos países, el citado Convenio deja cuestiones reservadas a las leyes internas de cada Estado, sobre todo en relación a la participación del Estado y sus nacionales en la propiedad de los buques que enarbolan su pabellón y la más importante, que la dotación de oficiales y tripulantes de sus buques deberá estar compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan su residencia en su país. Estas dos cuestiones sin duda, son de gran importancia; por una parte, el Estado de pabellón podrá determinar si la práctica de abanderar un buque en su país está reservada a nacionales o cualquier persona de otra nacionalidad podrá realizar dicha actividad; y por otra parte, el Estado podrá determinar libremente la participación de sus nacionales en la dotación de sus buques en las categorías de oficiales y tripulación.

Lo anterior, le da mayor fuerza a los países que otorgan bandera de conveniencia, toda vez que, a éstos Estados no les importa si el propietario del buque que pretende registrarse en ese país es o no nacional suyo, y tampoco les interesa si la oficialidad y la tripulación corresponde a su nacionalidad; tales países sólo se preocupan por otorgar otras ventajas que, sumadas a las anteriores, captan la atención de los propietarios de buques extranjeros.

De acuerdo con el listado de deberes que nos ofrece el “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”, podemos definir el principio de la “relación auténtica” como sigue:

La relación auténtica es el conjunto de normas de carácter internacional que regulan el vínculo que debe existir entre Estado y buque, en donde el buque ha decidido someterse a la administración marítima y sobre todo a las reglas internas del Estado a cambio de que éste le conceda su pabellón; por su parte, el Estado deberá de ejercer sobre el buque una jurisdicción y control efectivos en aspectos relacionados al buque y su navegación, de tal manera que se garantice frente a terceros Estados la observancia de sus leyes internas y sobre todo los instrumentos internacionales aplicables.

Así, los Estados cuentan con un documento internacional que trata de ser más específico en cuanto a que se debe entender por el principio de la “relación auténtica” entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón.

No obstante su importancia, el “Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques” no tiene vigencia en el nivel internacional, pues sólo cuenta con once países miembros, destacando entre otros a México, quien lo publicó en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988. También encontramos a los países de Haití, Hungría, Bulgaria, Georgia, Iraq, Oman, Costa de Marfil, Egipto, Ghana, y Jamahiriya Árabe Libia.

3.5 LA “RELACIÓN AUTÉNTICA” EN MÉXICO

La legislación marítima nacional recoge todos y cada uno de los puntos que establece el “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques” en lo concerniente a esta “relación auténtica” que debe de existir entre un Estado y el buque que enarbole su pabellón.

Cabe destacar que, en la actualidad, no existe un concepto que englobe lo que debe de entenderse por “relación auténtica”; ha sido una frase difícil de definir para la comunidad marítima internacional, por lo que, sólo se ha conseguido realizar un listado de deberes para los Estados respecto al abanderamiento de sus buques.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes representa la autoridad marítima nacional y a ella corresponde conducir las políticas y programas para el desarrollo de la marina mercante, ejecutar de los tratados internacionales, organizar y regular la formación de la marina mercante, vigilar la seguridad de la vida humana en el Mar, inspeccionar y certificar, en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los tratados internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas.¹²⁸

En México, las personas físicas o morales mexicanas, así como las constituidas conforme a las leyes nacionales, podrán solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales, previa

¹²⁸ Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, artículo 8, *Op. Cit.*, pag. 203.

verificación de las condiciones de seguridad de los mismos y que no tengan otra nacionalidad.¹²⁹

Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas, mecánicos y en general todo el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicanos, deberán ser mexicanos por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.¹³⁰

Sin lugar a duda el problema que representa la nacionalidad del personal que tripule una embarcación o artefacto naval mexicanos es una restricción importante para los navieros y armadores de buques, principalmente para los extranjeros, toda vez que, cualquier inversionista que desee poner una empresa en otro país, quiere lo mejor para su negocio y por ende trata de tener un personal de su nacionalidad confiable y seguro, sobre todo, en las áreas de mando y dirección. Por lo anterior, esta restricción impuesta por la autoridad marítima mexicana se vuelve una condición difícil de superar, porque para ello se necesitaría no sólo reformar algunas leyes y reglamentos nacionales, sino la propia "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos".

En el ámbito internacional, el "Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques" establece que el Estado de pabellón observará el principio de que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón esté compuesta por nacionales suyos o personas que estén domiciliadas o tengan legalmente

¹²⁹ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 10 y 11, y "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 6, *Op. Cit.*, pags. 205, 236.

¹³⁰ Cfr. *Ibidem.*, artículo 25, *Op. Cit.*, pags. 205, 236.

su residencia permanente en ese Estado.¹³¹ Este punto está reservado a cada Estado, ya que dicho Convenio no señala un mínimo o un máximo del personal nacional para conformar la tripulación de un buque.

El número y la capacitación de los tripulantes deberán garantizar la seguridad en la navegación y la vida humana en el Mar, así como la prevención de la contaminación marina. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica de conformidad con los instrumentos nacionales e internacionales.¹³²

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la de Educación Pública, ofrece una excelente educación náutica, además de estudios de posgrado para oficiales de la Marina Mercante Nacional. El personal que imparte esta formación y capacitación es calificado, ya que, cuenta con un registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y además deberá cumplir con los requisitos establecidos en los tratados internacionales. Los planes y programas de estudio serán autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana; también se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo.¹³³

¹³¹ Cfr. "Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", artículos 7, 9, *Op. Cit.*, pags., 378-379.

¹³² Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 25, 26, 27, *Op. Cit.*, pags. 219 y 237.

¹³³ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 31-32, pag. 210.

En el nivel internacional, la Organización Marítima Internacional fundó la Universidad Marítima Mundial, la cual abrió sus puertas en julio de 1983. Dicha universidad pretende llenar un vacío muy importante en la enseñanza del Derecho Marítimo, y sobre todo que los marinos mercantes de todo el mundo obtengan los conocimientos necesarios para: atender con capacidad los asuntos concernientes al derecho marítimo, que conozcan las disposiciones jurídicas que los rigen a nivel nacional y por supuesto, que observen la relación entre los aspectos internacionales y los nacionales, estableciendo con toda claridad los límites de uno y otro.¹³⁴

Actualmente existen centros regionales de la Universidad Marítima Mundial en diversos países del mundo, miembros de la Organización Marítima Internacional, uno de los cuales fue establecido en Tampico, Tamaulipas, dentro de la Escuela Náutica Mercante de Tampico.¹³⁵

En México, la cátedra de Derecho Marítimo es optativa en las carreras de Derecho y se imparte en universidades como la de Veracruz, Anáhuac, Iberoamericana, La Salle, y por supuesto, la Honorable Universidad Nacional Autónoma de México. Lo que se pretende con esta cátedra de Derecho Marítimo es que el personal de mando de las embarcaciones resuelva con amplia capacidad todos los aspectos jurídicos, que en el orden marítimo se les presentarán, sobre todo para no caer en graves responsabilidades, máxime

¹³⁴ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, Importancia del derecho marítimo en la formación de la gente de Mar, Op. Cit., pag. 43.

¹³⁵ Cfr. Idem.

ahora que se está aplicando en los aspectos ecológicos y de prevención de la contaminación lo relativo a la responsabilidad objetiva.¹³⁶

Las inspecciones y, en su caso, la verificación del arqueo, se harán por la autoridad, pero también podrán ser realizadas por personas físicas o morales mexicanas o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente autorizadas para ello, las cuales serán responsables de los certificados que expidan.¹³⁷

La inspección de los buques debe ser una labor exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, porque en México representa a la autoridad marítima nacional;¹³⁸ además en el nivel internacional la responsabilidad de inspección recae únicamente sobre el Estado que otorga su pabellón, toda vez que, de acuerdo con los tratados internacionales, el Estado de pabellón tiene la obligación de ejercer su jurisdicción y control sobre sus buques en este tipo de actividades técnicas.

No se debe dejar de lado la posibilidad de que las inspecciones se realicen a través de inspectores privados, ya que en ocasiones no existe por parte de la autoridad marítima nacional, personal competente para hacer frente al estado de navegabilidad de las novedosas y modernas embarcaciones; lo anterior, según nuestra ley marítima nacional, podrá realizarse siempre que la

¹³⁶ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, Importancia del derecho marítimo en la formación de la gente de Mar, Op. Cit., pag. 43.

¹³⁷ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículos 65-66, y "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 10, párrafo 3, Op. Cit., pags. 219 y 237.

¹³⁸ Cfr. Ibidem, artículo 8, fracciones XVIII, XIV, pag. 203.

autoridad correspondiente mantenga una supervisión minuciosa sobre dichas personas privadas.¹³⁹

Las sociedades de clasificación de buques autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son aquellas que pertenecen a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS, por sus siglas en inglés): *America Bureau of Shipping*, americana; *Bureau Veritas*, francesa; *China Classification Society*, china; *Det Norske Veritas*, noruega; *Germanischer Lloyd*, alemana; *Korean Register of Shipping*, coreana; *Lloyd's Register of Shipping*, británica; *Nipón Kaiji Kyokai*, japonesa; *Polski Rejestr Statkow*, polaca; *Registro Italiano Marittimo ed Aeronáutico*, italiana; y la *Russian Register of Shipping*, rusa.¹⁴⁰

No se podrán registrar embarcaciones o artefactos navales como mexicanos cuando tengan otra nacionalidad; es por eso que es necesario demostrar la dimisión de la bandera del país de procedencia y la baja de su registro.¹⁴¹

Como podemos darnos cuenta, la legislación marítima mexicana recoge en gran medida el listado de deberes que ofrece el "Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de Buques".

¹³⁹ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 8, fracción XVI, pag. 203.

¹⁴⁰ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "La actividad marítima del cónsul mexicano" en *Relaciones Internacionales*, U.N.A.M. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, número 93, 4ª época, septiembre-diciembre 2003, pag. 106.

¹⁴¹ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 9, inciso d), *Op. Cit.*, pag. 236.

CAPITULO 4

LAS VENTAJAS QUE OTORGAN CIERTAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

4.1 CONSIDERACIONES GENERALES

Como se ha puntualizado en el Capítulo I, se habla de pabellones de conveniencia cuando no existe un vínculo real entre el buque y el Estado cuyo pabellón ostenta, sino que sólo se entiende como una simple formalidad de registro del buque.¹⁴²

En ocasiones, se habla de pabellones de complacencia, siguiendo la terminología francesa, "*pavillons de complaisance*"; sin embargo, la expresión "pabellones de conveniencia" no sólo está mucho más arraigada en el ámbito internacional, sino que logra poner mejor de relieve las características de la práctica.¹⁴³

El término pabellones de conveniencia, tiene un sentido peyorativo y los representantes de los países con los que se relacionan dichas banderas han manifestado su oposición al empleo del mismo. Por otra parte, los estadounidenses, que se han aprovechado de las ventajas que ofrecen estos países, hablan de pabellones de necesidad, con lo que ponen de relieve que es

¹⁴² Cfr. SEARA VÁZQUEZ, Modesto, Derecho Internacional Público, Op. Cit., pags. 279-280.

¹⁴³ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, Op. Cit., pag. 340.

la única forma en que pueden guardar una situación competitiva dentro de la navegación mundial.¹⁴⁴

Los primeros buques con bandera de conveniencia se registraron en Panamá en 1922, pero aunque las flotas de los países "PANLIBHON"¹⁴⁵ comenzaron a aumentar, el problema llegó a discutirse seriamente hasta después de la Segunda Guerra Mundial.¹⁴⁶

La Organización Marítima Internacional externó la preocupación que le producen los pabellones de conveniencia, porque a su parecer, abaten los niveles de seguridad, creando riesgos a veces graves para la navegación internacional, así como condiciones de trabajo no fácilmente controlables.¹⁴⁷

No se debe de confundir al registro de conveniencia con otros registros, ya que existen ciertos tipos de registro de embarcaciones dentro de los que destacan los siguientes:¹⁴⁸

- El registro Nacional; aquí existe un vínculo genuino entre Estado de abanderamiento y buque. Las embarcaciones de propiedad extranjera no son permitidas en este registro, se busca el pleno empleo de tripulaciones nacionales con la prohibición del empleo restricciones de

¹⁴⁴ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pag. pag. 341.

¹⁴⁵ Cfr. *Supra*, Capítulo 1.6 "Bandera de Conveniencia"

¹⁴⁶ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pag. 340.

¹⁴⁷ Cfr. SEARA VÁZQUEZ, Modesto, Derecho Internacional Público, *Op. Cit.* pag. 280.

¹⁴⁸ Cfr. DICKINSON, Mark, "*When is a Flag an FOC*", citado por TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional, S.N.E., Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Cuaderno 24, México, 2004, pag. 38.

marinos extranjeros; dentro de los países que tienen este tipo de registro encontramos a: Rusia y China.

- El registro semiabierto; implica bandera nacional con tripulaciones no nacionales. Es un registro que está cerrado a propietarios extranjeros. Aquí existe un vínculo genuino entre Estado y buque. El problema es que la mayoría de los marinos no residentes no reciben condiciones nacionales. Generalmente la bandera ha sido desregulada para permitir a los propietarios una libre composición de su tripulación, aunque existan también requerimientos para el empleo de marinos nacionales, normalmente en el rango de oficiales. Dentro de los países que tienen este registro encontramos a: Reino Unido, Japón, Grecia y Holanda.
- El segundo registro o registro internacional, es aquel donde la bandera opera de manera paralela con el primer registro nacional, es decir, como su denominación lo indica, se trata de registros que coexisten con el tipo tradicional de la nación que los abandera. La diferencia es que este segundo registro ofrece ventajas fiscales y flexibilidad en la contratación de los marinos. Existe un vínculo genuino en la mayoría de los buques pero no en todos. Entre los países que la utilizan encontramos a: Noruega, Dinamarca, entre otros.
- El registro de conveniencia, se caracteriza por el hecho de que la nacionalidad del armador y de la bandera es diferente, esto es, no hay un vínculo genuino entre Estado y buque; además aquí, los buques

buscan recortar costos, evitar responsabilidades, evitar a los sindicatos, las negociaciones colectivas, las leyes sociales y los impuestos. Todos los Estados que lo ofrecen son países subdesarrollados; la administración regularmente es llevada a cabo por una organización comercial localizada fuera de su territorio nacional y la mayoría de las funciones del Estado de abanderamiento son concesionadas; las sociedades clasificadoras asumen éstas en repetidas ocasiones. Los principales Estados que otorgan este registro son: Panamá, Liberia, Honduras, entre otros.

A continuación señalaremos las ventajas que otorgan los países que tradicionalmente han utilizado registros de conveniencia.

4.2 PANAMÁ

Los primeros buques con bandera de conveniencia se registraron en Panamá en 1922, pero en la medida en que su flota comenzó a aumentar los organismos internacionales comenzaron a preocuparse por las consecuencias de tal práctica.¹⁴⁹

En 2006, Panamá contaba con un total de 194,708 toneladas de peso muerto registradas bajo su bandera, ubicándose como el principal país con registro de libre matrícula que mayor tonelaje acapara en el nivel internacional,

¹⁴⁹ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, *Op. Cit.*, pag. 340.

quedando muy por encima de sus más cercanos perseguidores, como Liberia, Bahamas, Malta, entre otros.¹⁵⁰

El registro de buques panameño se caracteriza por un sistema de representación consular,¹⁵¹ esto es, el registro de un buque con bandera panameña se realiza a través de sus consulados o con despachos de abogados tanto en Panamá como en el extranjero, ya que la Marina Mercante Panameña los faculta para recibir y tramitar solicitudes e inscripciones referentes a su marina nacional. Además, éstos tienen contacto directo con Cónsules panameños a nivel mundial, logrando con ello hacer más rápido y efectivo cualquier tipo de inscripción o solicitud ante la marina mercante panameña.¹⁵²

Para solicitar el registro de una embarcación no se necesita ser panameño, ya que cualquier persona de cualquier nacionalidad podrá abanderar su nave en este país sin ningún problema, no hay restricciones concernientes a la nacionalidad y residencia del propietario de una nave.¹⁵³

A través de los diferentes bufetes de abogados, se puede obtener una licencia panameña para el capitán del buque y su tripulación. Los miembros de

¹⁵⁰ Cfr. UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, Review of Maritime Transport, 2006, New York and Geneva, 2006, pags. 32-36.

¹⁵¹ Cfr. GERALD, Cooper, "*The price of sovereignty*", citado por TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional, *Op. Cit.*, pag. 38.

¹⁵² LEGALINFO-PANAMA, "*Código de Comercio de Panamá*", artículo 1083-A, <http://www.legalinfo-panama.com>.

¹⁵³ ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMÁ, "*Ley No. 8*", de 12 de enero de 1925, artículo 2, <http://www.laxyers-abogados.nt>.

la tripulación de cualquier nave registrada en Panamá podrán reclutar personas de cualquier nacionalidad.¹⁵⁴

No se cobran impuestos sobre transacciones internacionales de tipo comercial; esto es las operaciones de naves bajo bandera panameña están totalmente exentas del pago de impuestos, tanto en Panamá como en el extranjero.

El procedimiento de inscripción es sencillo y ágil, toma aproximadamente un día hábil; no obstante lo anterior, el tiempo puede variar entre los diferentes bufetes de abogados.¹⁵⁵

La Dirección General de Marina Mercante, en casos especiales, puede acordar que el pago de los impuestos y otros cargos anuales sean diferidos y prorrateados durante el curso de un año, por acuerdo entre las partes, sin cargo para el propietario.

No hay requisitos para el tonelaje mínimo, ni para la edad de la nave; por el contrario, todo propietario que registre una nave con un tonelaje bruto de más de 100,000 toneladas, puede obtener un descuento del 50% en concepto de tasa de registro.

¹⁵⁴ CLARE, Miguel Ángel, *"De los servicios legales de exportación en Panamá"*, <http://www.grclare@sinfo.net>.

¹⁵⁵ OVERSEAS MANAGEMENT COMPANY, *"Registro de Naves y Yates"*, <http://www.omc@omcgroup.com>.

Panamá cuenta con bancos internacionales de todas partes del mundo, así como locales, los cuales ofrecen facilidades bancarias, tanto para el financiamiento marítimo, como para el seguro marítimo, entre otras.

En materia de métodos de registro en Panamá, la Federación Internacional de Trabajadores ha denunciado la proliferación del negocio de certificados fraudulentos. El secretario de la Federación Internacional de Trabajadores, David Cockroft, probó la posibilidad de obtener un certificado fraudulento para llevar el timón de cualquier embarcación, desde un carguero a granel hasta un buque de carga general. Para lo anterior, únicamente proporcionó algunos datos, como: nombre, dirección, fecha de nacimiento, una foto de pasaporte y un cheque por 4,500 dólares, a través de un intermediario, a un funcionario marítimo de Panamá. Su certificado llegó inmediatamente después de haber reunido los requisitos exigidos.¹⁵⁶

4.3 LIBERIA

Para 2006, Liberia contaba con un total de 84,483 toneladas de peso muerto registradas bajo su bandera, ubicándose como el seguidor más cercano a Panamá, en relación al abanderamiento de buques, ya que también ofrece un registro abierto de buques.¹⁵⁷

¹⁵⁶ Cfr. COCKROFT, David, *"The ITF as Regulator"*, citado por TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional, *Op. Cit.*, pag. 23.

¹⁵⁷ Cfr. UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, Review of Maritime Transport, 2006, *Op. Cit.*, pags. 32-36.

El Registro Internacional de Barcos y Empresas de Liberia fue creado por la compañía "*Liberian International Ship and Corporate Registry*", constituida por un grupo de empresarios estadounidenses que se encargan de llevar a cabo todos los trámites relacionados con la inscripción de buques con pabellón liberiano. La Oficina Marítima de Liberia tiene su sede en los Estados Unidos de América.¹⁵⁸

El registro puede concederse a todo tipo de navío, sin importar el lugar de construcción, ni la nacionalidad o lugar de residencia del propietario, si cubre los impuestos correspondientes; el registro tarda tan sólo 24 horas. Registrar un buque en Liberia depende de su tonelaje, pero no excede los 13.000 Euros.¹⁵⁹

La tripulación que trabaja en buques de bandera liberiana, está expuesta a condiciones de trabajo absolutamente deleznable, pues el país africano no exige a los armadores las condiciones mínimas de bienestar social para los trabajadores de sus buques.

A los propietarios de estos buques se les garantiza el anonimato, esto es, la ocultación de su identidad, ya que sólo aparecerán en documentos públicos si los mismos propietarios así lo solicitan; de esta manera se asegura una rentable impunidad marítima por un precio bajo.

¹⁵⁸ Cfr. GERALD, Cooper, "*The price of sovereignty*", citado por TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional Op. Cit. pag. 39.

¹⁵⁹ LIBERIAN INTERNATIONAL SHIP AND CORPORATE REGISTRY, "*Registro de Buques*", <http://registratio@lisr.com>.

El código marítimo de Liberia duda que los buques que constituyen su flota, toquen regularmente sus puertos, o que hayan entrado alguna vez en alguno de ellos. De ocurrir a bordo algún delito, en el Mar libre, su autor podría quedar impune, ya que ningún tribunal de otro país podría juzgarlo.¹⁶⁰

4.4 HONDURAS

Actualmente el hablar de países "PANLIBHON" ya no tiene ningún sentido, toda vez que este término se refería a los países de Panamá, Liberia y Honduras respectivamente y a los cuales se les identificaba como países de libre registro; sin embargo, Honduras fue eliminado progresivamente de este sistema, debido a que ya no cuenta con una flota importante a nivel mundial; además, dado que han surgido nuevos pabellones de conveniencia, la expresión no resulta ya muy precisa.¹⁶¹

La legislación marítima hondureña tiene fallas y lagunas, está obsoleta y fragmentada, de manera que actualmente no contribuye al desarrollo de las actividades marítimas de su Estado.¹⁶²

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha considerado a Honduras todavía como un país de libre matrícula con una menor cobertura de tonelaje registrado bajo su bandera. La República

¹⁶⁰ Cfr. MALGAVAGNI, Atilio, et al., Jornadas sobre Derecho de la Navegación, Op. Cit., pag. 142.

¹⁶¹ Cfr. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, Op. Cit., pag. 339.

¹⁶² Cfr. NAJERA DE AYALA, Fausta, "Estructura y funcionamiento de los principales organismos de la Administración Marítima de Honduras y normas que la regulan", en Revista de Derecho, Universidad Nacional Autónoma de Honduras, Instituto de Investigación Jurídica, Honduras Tegucigalpa, año XXIII, número 23, 3ª época 1993, pag. 68-99.

de Honduras está muy alejada de las principales flotas de países de libre registro.¹⁶³

Para solicitar el registro de una embarcación en Honduras no hay restricciones concernientes a la nacionalidad y residencia del propietario de una nave; de esta manera, cualquier persona de cualquier nacionalidad podrá abanderar su nave en este país sin ningún problema.¹⁶⁴

El registro de buques hondureño se caracteriza por un sistema de representación consular; aunque también se puede realizar a través de un profesional facultado para ejercer el derecho en Honduras.¹⁶⁵

El procedimiento de inscripción es sencillo y ágil, y toma aproximadamente unas 24 horas.¹⁶⁶

4.5 VENTAJAS COMUNES A ESTOS PAISES

Sin duda alguna, las características que a continuación se mencionan son la base, la esencia y la razón por la cual existen países que otorgan bandera de conveniencia:

¹⁶³ Cfr. SECRETARÍA DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, El Transporte Marítimo en 2004, S.N.E., (UNCTAD), Nueva York y Ginebra 2004, pag. 37

¹⁶⁴ Cfr. "Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante", 2 enero de 1995, artículo 43.

¹⁶⁵ Cfr. ibidem, artículo 48.

¹⁶⁶ Cfr. ibidem, artículo 51.

- El país de registro permite la propiedad y/o el control de sus naves mercantes por extranjeros con toda libertad.
- El acceso al registro es fácil, ya que se puede realizar en un consulado en el extranjero.
- No hay restricciones para el cambio de registro.
- No se establecen impuestos locales sobre el ingreso proveniente de buques, o tales impuestos son bajos.
- La tarifa de registro es una tarifa anual basada en el tonelaje, y que puede verse limitada en acuerdos posteriores.
- El país de registro es un país pequeño sin exigencias nacionales para los buques registrados.
- El país de registro no tiene el poder ni la maquinaria administrativa para imponer de manera efectiva, cualquier reglamento internacional; y tampoco tiene el país el deseo o el poder para controlar a las mismas compañías.
- Los buques que enarbolan dichas banderas no integran de modo efectivo la economía de esos países, porque no sirven a su comercio exterior ni son para ellos positivamente productores de divisas.
- Los buques no tocan con regularidad su puerto de matrícula.
- Las inspecciones del buque por parte de las autoridades de estos Estados son inexistentes.
- El país que registra no es un socio comercial que utilice fletes.
- La tripulación y los oficiales del buque pueden ser de cualquier nacionalidad.

- Los salarios para el personal a bordo son bajos, y éste está sometido a pésimas condiciones de trabajo.
- Al propietario y al capitán del buque se les otorga el carácter de nacionales aunque no lo sean.

De las anteriores características se observa que las banderas de conveniencia han provocado un escenario en el que la competencia por los fletes se da a costa de una reducción de los costos de operación. Cada bandera de conveniencia que surge se ve forzada a proporcionar la oferta de tarifas lo más bajas posible y de un mínimo de reglamentación. Las normas de sanidad, seguridad y de protección medioambiental son costosas, siendo precisamente la libertad para poder dejarlas a un lado una de las principales ventajas ofrecida por los registros abiertos.

Los armadores y aún más los fletadores pueden disfrutar de los beneficios del libre acceso a los mercados globales de trabajo y capital, mientras se ocultan, cuando es conveniente hacerlo, bajo el velo de la soberanía del Estado de abanderamiento.

Actualmente, tripulaciones filipinas, chinas, hindúes, entre otras, circulan alrededor del mundo contratadas a cambio de comida o salarios bajos, creando una competencia desleal frente a tripulaciones de países donde la normatividad encarece los costos de contratación.

Los registros de conveniencia no han mostrado interés alguno en regular sus buques o en asegurar que sus marinos sean bien tratados. Están interesados sólo en maximizar sus cuotas y tonelaje y en minimizar los costos de operación del registro.

4.6 MÉTODO DE REGISTRO EN MÉXICO

América Latina se ha convertido en una región de acelerado adelgazamiento de las flotas nacionales. Brasil, Chile, Argentina y México, lograron hasta los años Ochenta flotas nacionales relativamente importantes, lo cual ha cambiado de manera acelerada en un sentido negativo.

Para explicar el adelgazamiento de la flota nacional se debe de considerar en primer lugar el hecho de que el gobierno, a través de su paraestatal más importante, ha dejado de lado la contratación de navíos nacionales. Aunque Petróleos Mexicanos es un generador central de fletes marítimos, ha optado por la contratación de buques extranjeros, argumentando en repetidas ocasiones la falta de navíos nacionales con las características necesarias para el servicio que se requiere. Este hecho revela la falta de regulaciones tendientes a garantizar la reserva de carga para embarcaciones extranjeras. La falta de marcos jurídicos y fiscales competitivos, hace que a Petróleos Mexicanos le resulte más conveniente alquilar un buque que adquirir uno, o contratar con un armador extranjero que con un nacional.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá entre otras atribuciones las de planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de la marina mercante, ser la ejecutora de los tratados internacionales en el ámbito de su competencia y ser su interprete en la esfera administrativa, organizar y regular la formación de la marina mercante, vigilar la seguridad de la vida humana en el Mar, inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los tratados internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas.¹⁶⁷

Por su parte las Capitanías de Puerto, a través de los inspectores a ellas adscritos, darán prioridad al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los tratados internacionales, y deberán inspeccionar al menos un quince por ciento de las embarcaciones extranjeras que se encuentren en sus respectivos puertos. Así mismo, los propietarios, navieros, operadores, agentes navieros, capitanes y tripulantes de las embarcaciones están obligados a facilitar las inspecciones, para lo cual deberán proporcionar la información que se les solicite.¹⁶⁸

Todas la embarcaciones nacionales que no hayan tocado el puerto de su matrícula durante un año estarán obligadas a notificar el motivo de su abstención a la capitanía de dicho puerto.¹⁶⁹

La autoridad marítima, a solicitud del propietario o naviero, abanderará embarcaciones como mexicanas previo cumplimiento de las normas de

¹⁶⁷ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 8, *Op., Cit.*, pag. 203.

¹⁶⁸ Cfr. *Ibidem*, artículos 65-74, pags. 219-220.

¹⁶⁹ Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 21, *Op., Cit.*, pag. 239.

inspección y certificación correspondiente. Por otro lado, la autoridad consular nacional, únicamente abanderará embarcaciones con el carácter de provisional, mediante la expedición de un pasavante que autorizará la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde se tramitará la matrícula. La inscripción de la matrícula se realiza en un día hábil.¹⁷⁰

La Organización Marítima Internacional, preocupada por las deficientes inspecciones de buques que se realizan en los puertos del mundo, y sobre todo, en los puertos de América Latina, ha impulsado acuerdos regionales para fortalecer el control estatal de puertos. México forma parte del "Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto", establecido en 1992, conocido también como el "Acuerdo de Viña del Mar".¹⁷¹

El objetivo de este Acuerdo es mantener un sistema de inspección de buques eficaz que garantice la seguridad de la vida humana en el Mar y en los puertos, así como la protección del medio marino y de sus recursos.

En las inspecciones que arroja el marco del "Acuerdo de Viña del Mar", 1996-2001, México presenta niveles de inspección por debajo de varios países latinoamericanos que no tienen la magnitud del comercio exterior mexicano, lo que significa que nuestro país está aportando poco a los esfuerzos de la

¹⁷⁰ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 12, y "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 45, *Op. Cit.*, pags. 206, 243.

¹⁷¹ Cfr. TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México, Op. Cit., pag. 44.

comunidad marítima internacional en la lucha contra los buques subestándar.¹⁷²

Hasta ahora, al hablar de inspecciones, se ha hecho referencia sólo a la autoridad marítima nacional. Sin embargo, el marco normativo también dispone facultades para que la autoridad laboral las realice.

Dada la posibilidad de que un buque zarpe cuando el armador o los navieros enfrentan conflictos de corte laboral, la negativa por parte de la autoridad marítima para otorgar un despacho ante la petición expresa de un tribunal laboral puede considerarse un recurso de colaboración entre autoridades.

La colaboración entre autoridades es una figura que se considera desde el momento en que la "Ley Federal del Trabajo" obliga al depósito de un reglamento interior de trabajo en la Junta de Conciliación y su registro en la Capitanía de Puerto. En otras palabras, ambas autoridades deben tener conocimiento de los convenios a que lleguen las partes involucradas.

En relación con la inspección, el artículo 211, párrafo II, de la "Ley Federal del Trabajo" establece que: *"Las violaciones al reglamento se denunciarán al Inspector del Trabajo, quien, previa averiguación, las pondrá en*

¹⁷² Cfr. TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, *Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México*, *Op. Cit.*, pags. 112-114.

conocimiento de la autoridad del trabajo, juntamente con la opinión del Capitán del Puerto".¹⁷³

En el mismo sentido, el artículo 212 establece que: "Corresponde a la Inspección del Trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y demás normas de trabajo, atendiendo a las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, cuando los buques estén en puerto".¹⁷⁴

De lo anterior se concluye que la autoridad encargada de la inspección del trabajo en los puertos mexicanos no cumple con su función, toda vez que, las pésimas condiciones de trabajo a bordo de los buques y sobre todo los malos tratos hacia los marinos no son motivo suficiente para impedir el despacho de un buque de puerto nacional.

4.6.1 Marco fiscal

Algunos navieros han señalado que el registro mexicano no es fiscalmente competitivo frente a los de conveniencia; de ahí que existan pocos incentivos para que tanto nacionales como extranjeros abanderen sus buques con el pabellón nacional.¹⁷⁵

Además, existe disparidad en el trato a banderas nacionales frente a las extranjeras. Un ejemplo de ello sucede en el golfo de Campeche, en donde un

¹⁷³ "Ley Federal del Trabajo", artículo 211, párrafo II, D.O.F. 2 diciembre 1969, en Ley Federal del Trabajo, S.N.E., Editorial SISTA, México, 2005, pag. 59.

¹⁷⁴ Ibidem, artículo 212, pag. 59.

¹⁷⁵ Cfr. TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional Op. Cit., pag. 74.

armador mexicano con buque de bandera nacional paga cerca de 400,000 dólares en impuestos, mientras un armador mexicano con buque de bandera extranjera paga solo alrededor del 20% de esa cifra. En abierto contraste con los casos anteriores, un armador extranjero con navío de bandera extranjera no paga impuestos.¹⁷⁶

De acuerdo con el artículo 8, fracción XVI, de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, una de las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la de establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional. Para lograrlo, cabe destacar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con una página en Internet, que contiene un manual de servicios al personal en donde están actualizados los pagos para cualquier trámite referente a los servicios marítimos que presta México.¹⁷⁷

En México hay que pagar derechos por todo lo relacionado con los servicios marítimos que presta nuestro país, desde el abanderamiento de una embarcación o artefacto naval nacional, hasta la modificación de la matrícula, esto es, cambio de nombre,¹⁷⁸ cambio de puerto,¹⁷⁹ cambio de propietario,¹⁸⁰ entre otros.

¹⁷⁶ Cfr. TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional Op. Cit., pag. 74.

¹⁷⁷ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, “Puertos y Marina”, <http://portal.sct.gob.mx>.

¹⁷⁸ Cfr. “Reglamento de la Ley de Navegación”, artículo 18, Op. Cit. pag. 238.

¹⁷⁹ Cfr. *idem*, artículo 17.

¹⁸⁰ Cfr. *idem*, Artículo 16.

El certificado de matrícula de una embarcación mexicana será cancelado por la autoridad marítima cuando el propietario o titular del certificado de matrícula solicite la dimisión de la bandera nacional. La autoridad marítima sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales, y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional.¹⁸¹

En síntesis, se puede señalar que las bases tarifarias deberán tomar en cuenta los costos de operación, el tipo de embarcaciones utilizadas y los programas de inversión y comercialización. Por lo anterior, dichas tarifas autorizadas entrarán en vigor a partir del día de su notificación y serán las máximas aplicables. A partir de éstas, los permisionarios podrán realizar promociones y otorgar descuentos a los usuarios, siempre que lo hagan en igualdad de circunstancias, de manera equitativa y no discriminatoria.¹⁸²

4.6.2 El financiamiento

La falta de actualización de los esquemas de financiamiento agrega un elemento de obsolescencia a las regulaciones nacionales.

Las instituciones financieras mexicanas no representan la mejor alternativa para las compañías navieras nacionales, ya que establecen altas

¹⁸¹ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 13, fracción VIII, y "Reglamento de la Ley de Navegación", artículo 24, *Op. Cit.*, pags. 206, 239.

¹⁸² Cfr. "Reglamento de la Ley de Navegación", artículos 131, 132, 133, *Op. Cit.*, pag. 258.

tasas de interés para el financiamiento marítimo, también plazos muy reducidos de recuperación y esquemas de garantía muy estrictos.¹⁸³

En México, todas las personas físicas y morales constituidas de conformidad con la legislación nacional podrán solicitar el abanderamiento, matriculación y registro de una embarcación o artefacto naval, siempre y cuando sean de su propiedad o cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana o extranjera autorizada por el marco normativo mexicano.¹⁸⁴

Como se puede apreciar claramente, la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" no sólo faculta a los propietarios de embarcaciones, sean éstos personas físicas o morales mexicanas, a abanderar, matricular y registrar las mismas, sino también a aquellas personas que tengan la posesión de dichas embarcaciones mediante un contrato de arrendamiento financiero. Dado que la citada ley marítima nacional no especifica qué debe de entenderse por arrendamiento financiero, tenemos que acudir a la "Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito", no obstante que el artículo 6 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimo" no hace remisión expresa a dicha Ley, puesto que es ésta y ninguna otra la que define el arrendamiento financiero.

¹⁸³ Cfr. "Comisión Coordinadora Marítima Mercante" en TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional Op. Cit., pag. 75.

¹⁸⁴ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", artículo 11, Op. Cit., pag. 205.

En este sentido, el artículo 25 de la "Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito" define al arrendamiento financiero como sigue:

"Por virtud del contrato de arrendamiento financiero, la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según se convengan, una cantidad de dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, y a adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales a que se refiere el artículo 27 de esta ley".¹⁸⁵

Como se puede ver, es requisito indispensable que el contrato de arrendamiento financiero prevea las opciones terminales a que se refiere el artículo 27 de la "Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito", las cuales consisten en la compra de los bienes a un precio inferior con respecto al costo de adquisición, la prórroga del plazo del contrato o la participación de la arrendataria en el precio de venta de los bienes a un tercero.¹⁸⁶

De lo anterior se concluye que el arrendatario financiero se comporta como un verdadero dueño de la embarcación de la que tiene la posesión por el contrato de arrendamiento financiero. Sin embargo, no se debe de perder de

¹⁸⁵ "Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito", artículo 25, en Agenda Financiera, 8ª ed., Editorial ISEF, México, 2006, pag. 17

¹⁸⁶ Cfr. Ibidem, artículo 27, pag. 18.

vista que la figura del arrendamiento financiero, aunque parezca paradójico, no implica un verdadero arrendamiento, sino un financiamiento para la adquisición de bienes tangibles.¹⁸⁷

4.6.3 Ámbito Laboral

El marco normativo fundamental para los escenarios laborales en estudio se ubica en la "Ley Federal del Trabajo", en el Título Sexto, denominado Trabajos Especiales, Capítulo III, "De los Trabajadores de los Buques". Aquí se agrupan aquellos artículos referentes a condiciones y formas de contratación de los marinos.¹⁸⁸

Por otra parte, el artículo 189 de la "Ley Federal del Trabajo" establece que los trabajadores de los buques deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento, sin que adquieran otra nacionalidad, y además deberán estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos tanto civiles como políticos.

El artículo en cuestión de la "Ley Federal del Trabajo" se conecta con el artículo 32 de la "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", que establece uno de los puntos más discutidos en los últimos tiempos dentro del sector marítimo.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Cfr. LOZANO ALARCÓN, Gerardo, "Reflexiones en torno al abanderamiento en México de Buques extranjeros al amparo de un convenio internacional no vigente", en Revista de Investigaciones Jurídicas, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, año 28, número 28, 2004, pags. 826-829.

¹⁸⁸ Cfr. "Ley Federal del Trabajo", *Op. Cit.*, pags.55-59.

¹⁸⁹ Cfr. "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", 5 febrero 1917, artículo 32, párrafo 4, en CARBONELL, Miguel, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 150ª ed., Editorial Porrúa, México 2005, pag. 48.

A grandes rasgos, el artículo 32, párrafo IV, constitucional, exige la calidad de mexicano por nacimiento a los capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

De la misma manera, la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” señala que: *“Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas mecánicos y en general todo el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicanos, deberán ser mexicanos por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad”*.¹⁹⁰

De lo anterior, se concluye que, para ser trabajador de un buque mexicano se requiere la calidad de mexicano por nacimiento y no haber adquirido otra nacionalidad; así lo establecen la “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, la “Ley Federal del Trabajo” y por supuesto la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”; por lo que aquellos mexicanos que tengan otra nacionalidad y a la cual se refiere el artículo 37 inciso A) de nuestro Máximo Ordenamiento Jurídico, no podrán ser trabajadores de buques mexicanos.

La normatividad tiende a crear el escenario sobre el cual concentra sus regulaciones; sin embargo, la dinámica real del sector es más decisiva en la configuración de escenarios laborales donde la presencia de tripulaciones y

¹⁹⁰ “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, artículo 25, párrafo 4, *Op. Cit.*, pag. 208.

embarcaciones mexicanas se está reduciendo. Esto limita sin duda la eficiencia del sistema de relación laboral, en tanto crea un perfil localista para la regulación de un sector internacional por naturaleza y en proceso de auténtica mundialización ante la propia dinámica del mercado de fletes.

Por lo tanto, el trabajo de marinos mexicanos en buques extranjeros parece un escenario necesariamente creciente ante la reducción de la marina mercante nacional y el aumento de las embarcaciones extranjeras en el tráfico marítimo.

La crisis de la marina mercante nacional está creando escenarios laborales caracterizados por la desregulación, como es el caso de los marinos mexicanos y extranjeros colocados en buques de bandera extranjera.

El viejo modelo de registro nacional que ofrece nuestro país enfrenta la obsolescencia de sus disposiciones, en un escenario en el que la contratación de tripulaciones nacionales en buques de registro nacional pierde terreno frente a la internacionalización de los fletes.

Llama la atención que México no se haya sumado al conjunto de naciones preocupadas por crear regulaciones acordes con los imperativos de la mundialización de la navegación. Parece que la disponibilidad de fletes es el objetivo primordial de las autoridades marítimas.

México se perfila como una nación demandante de fletes, en oposición a las naciones oferentes. Ello explica que no existan regulaciones suficientes para contribuir a la reactivación de la flota mercante nacional.

En síntesis, las características del sistema de regulación laboral para el trabajo marítimo en México muestran elementos de rigidez: la obligatoriedad de contratar sólo tripulaciones mexicanas en buques con registro nacional, la prioridad legal de los sindicatos en la colocación de tripulaciones y la obligación de firmar contratos colectivos. Lo anterior, en la dinámica real del mercado de trabajo, proporciona elementos que crean una situación inflexible. Esto ha provocado la aceptación de algunos sindicatos para colocar personal sin contratación colectiva; la disponibilidad de tripulaciones nacionales sin representación sindical o bajo la representación de sindicatos sin protección; y, salarios inferiores a los estándares de la Federación Internacional de Trabajadores.

La reducción de la flota mercante es un fenómeno que está interactuando con el proceso de desregulación laboral. La escasez de embarcaciones nacionales está obligando a los marinos mexicanos a colocarse en buques extranjeros o a aceptar el empleo sin protección. A su vez, la proliferación de un mercado de trabajo desregulado crea un contexto en el que las embarcaciones con tripulaciones mexicanas estándar compiten en desventaja contra navíos que reducen costos a través de la precarización laboral. Esto genera un escenario de crisis en la navegación nacional.

No es necesario que México se convierta en un país de registro abierto para lograr una flota marítima importante, basta con que se establezcan marcos jurídicos y fiscales competitivos acordes a la dinámica actual que impone la actividad marítima internacional. Además, deben ofrecerse atractivos financiamientos tanto en el sector público como en el privado.

No cabe duda de que el futuro de la económica nacional se encuentra en el sector marítimo; de ahí que las autoridades mexicanas encargadas de la educación naval deben proponerse desde este momento ofrecer una educación de buena calidad en esta materia, porque el acelerado crecimiento del sector marítimo internacional no acepta marinos ignorantes e incompetentes, incapaces de resolver un problema de navegación.

En México, las inspecciones que realicen las Capitanías de Puerto y las Juntas de Conciliación y Arbitraje deben garantizar la seguridad en la navegación y sobre todo, velar por la observancia y correcta aplicación de la leyes nacionales y los instrumentos internacionales, para lo cual dichas inspecciones deberán realizarse minuciosamente y sin preferencias a las embarcaciones que deseen entrar o salir de puertos mexicanos.

Por otra parte, la Organización Marítima Internacional, no debe preocuparse por elaborar más tratados que abatan los bajos niveles de seguridad en la navegación, sino que, debería fijar la atención en que los instrumentos internacionales ya existentes se apliquen, toda vez que la falta de aplicación sigue siendo voluntaria por parte de los Estados.

De seguir con los bajos niveles de seguridad que se dan en la navegación actual, se orillará a que la única salida que tengan los Estados sea la de ceder parte de su soberanía a organismos internacionales para que éstos ejerzan un verdadero control marítimo a través de medios de coacción, para quienes resulten responsables de no observar las disposiciones de seguridad en la navegación que impone la comunidad internacional.

Si cada Estado diera observancia a los tratados marítimos internacionales, dentro del ámbito de su competencia, los buques con bandera de conveniencia no estarían rodeados de tanta corrupción y por lo tanto no serían una preocupación para la comunidad marítima internacional.

CONCLUSIONES

1. Los registros de conveniencia se han convertido en un recurso de las naciones pobres o en vía de desarrollo, como Panamá y Liberia, para la obtención de ingresos. La medida ha sido exitosa, ya que actualmente los países que otorgan bandera de conveniencia constituyen gran parte de la flota mundial, por lo que se han configurado como el bloque oferente de fletes más importante para México y sobre todo en el ámbito del comercio mundial.

2. No cabe duda de que se vive una competencia por los registros de embarcaciones, cuyo principal atractivo son las menores regulaciones. Ante ello, ningún gobierno está incrementando costos por impuesto o por medidas de seguridad, sino por el contrario, todos los gobiernos de tradición marítima están subsidiando a las compañías que ondean la bandera nacional, o están creando segundos registros para competir con los registros de conveniencia.

3. La desregulación está ofreciendo posibilidades muy amplias para el libre registro de embarcaciones, para la búsqueda de paraísos fiscales, para la libre elección, contratación y despido de tripulaciones, así como para la fijación del precio de los fletes a partir del mercado. Se trata de la configuración de un sector abiertamente adscrito al capitalismo de libre mercado.

4. El Derecho Internacional, a pesar de la diversidad de convenios que ha establecido, sigue concediendo total libertad a los Estados para definir en sus normas internas, las condiciones o requisitos según los cuales otorgarán la

nacionalidad de los buques, no pudiendo los demás Estados negar validez a una determinada nacionalidad, por mucho que resulte inexistente todo nexo real de conexión entre el buque y el Estado.

5. La fórmula de la "relación auténtica" como se propone en proyectos y convenciones internacionales, parece no tener gran eficacia, ya que a pesar del sinnúmero de requisitos que el principio establece para el otorgamiento de la nacionalidad del buque, no se concibe cómo regular el ejercicio de un derecho que está consubstanciado con el de la soberanía estatal.

6. La falta de tradición marítima en México ha causado daños serios al país, ya que los mexicanos hemos prescindido de un mundo de ventajas que los mares proporcionan. Además del recurso alimenticio que representan, para fines de su explotación, sería conveniente tener una marina mercante nacional importante, que respalde el comercio marítimo del país y por supuesto que aproveche el fácil y rápido acceso a las vías navegables más importantes del mundo, como son el Océano Pacífico y al Océano Atlántico, que nos conectan con Asia y Europa respectivamente.

7. La crisis de la marina mercante nacional, se manifiesta en el desabanderamiento y en la casi nula tasa de inversión dentro del sector marítimo. Esto no se debe únicamente a la supuesta rigidez de las regulaciones laborales mexicanas, sino también, a que las autoridades encargadas de la marina mercante nacional no tienen la intención de intervenir ni económica ni jurídicamente en el sector marítimo.

8. México no debe de caer en el error, y permitir el registro abierto, provocando así un descontrol a nivel constitucional en los aspectos laborales y fiscales, además de un desprestigio internacional. Por el contrario, debería apoyar a los buques con bandera mexicana, otorgándoles incentivos, bajos costos fiscales, y dándoles prioridad respecto de buques extranjeros. Así mismo, debería adecuar las normas marítimas mexicanas a los cambios provocados por los países de libre registro alrededor del mundo; ésta es quizá la única forma en la que se podría limitar de alguna manera el crecimiento de las flotas con bandera de conveniencia.

9. Todo parece indicar que la fórmula precisa de las banderas de conveniencia es básicamente que mientras menos regulaciones ofrezcan a los armadores y navieros, mayor será la cantidad de flotas que se acapararán.

10. Por otra parte, a México no parece importarle mucho su marina mercante, ya que actualmente no hay políticas ni mucho menos normas que estimulen al inversionista mexicano o extranjero en el sector marítimo, sino todo lo contrario, parece fascinarle la idea de que existan banderas de conveniencia, ya que ofrecen para las empresas mexicanas el principal atractivo para los fletes nacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen II, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, España 1986.
- BELTRÁN MONTIEL, Luis, Curso de Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina, 1975.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, 1ª ed., en Editorial Porrúa, México, Distrito Federal, 2001.
- DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Abeledo Perrot, Argentina 1992.
- GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, Distrito Federal, 1986.
- MALGAVAGNI, Atilio, et al., Jornadas sobre Derecho de la Navegación, S.N.E., Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina 1966.
- OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, 1981.
- SEARA VAZQUEZ, Modesto, Derecho Internacional Público, 17ª ed., Editorial Porrúa, México, D.F., 1998.
- SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, 2ª ed., Editorial Porrúa, México 1985.
- SOLÍS GUILLEN, Eduardo, Derecho Oceánico, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, 1987.

TRIGO CHACÓN, Manuel, Derecho Internacional Marítimo, 1ª ed., Universidad Nacional de Educación a Distancia, España, 1996.

VALLARTA MARRÓN, José Luis, Derecho Internacional Público, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, 2006.

HEMEROGRAFÍA

ENRIQUE ROSAS, José David, El Buque. Una introducción al estatuto jurídico de las embarcaciones., 1ª ed., Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1998.

LOZANO ALARCÓN, Gerardo, *"Reflexiones en torno al abanderamiento en México de buques extranjeros al amparo de un Convenio Internacional no vigente"*, en Revista de Investigaciones Jurídicas, UNAM., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, año 28, número 28, 2004.

NAJERA DE AYALA, Fausta, *"Estructura y funcionamiento de los principales organismos de la Administración Marítima de Honduras y normas que la regulan"*, en Revista de Derecho, Universidad Nacional Autónoma de Honduras, Instituto de Investigación Jurídica, año XXIII, 3ª época, número 23, Honduras Tegucigalpa, 1993.

OSORIO AYLLÓN, Avril, *"La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima"*, en Bien Común y Gobierno, Pemex, México, año 4, número 39, febrero 1998.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, *"El nuevo concepto del buque"*, en Pemex Lex, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, numero 79-80, enero-febrero 1995.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, *"Importancia del marítimo en la formación de la gente de Mar"*, en Pemex Lex, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, numero 63-64, septiembre-octubre, 1993.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "*La actividad marítima del consul mexicano*", en Relaciones Internacionales, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, número 93, 4ª época, México, septiembre-diciembre 2003.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "*La labor de la Organización Marítima Internacional a favor de la protección y preservación del medio marino*", en Pemex Lex, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, número 13-14, julio-agosto, 1989.

TAPIA GUERRERO, Luis Arturo, Desregulación Laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional, S.N.E., Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Cuaderno 24, México 2004.

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

"*Convención sobre la Alta Mar*", Ginebra, Suiza, 1958, D.O.F. 22 febrero 1967, en DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Abeledo Perrot, Argentina, 1992.

"*Convenio Internacional de Líneas de Carga*", Londres, Reino Unido, 5 de abril de 1966, D.O.F. 24 octubre 1970, en ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen II, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986.

"*Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes*", Londres, Reino Unido, 20 octubre 1972, D.O.F. 26 mayo 1976, en ARROYO, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen II, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986.

"*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*", Londres, Reino Unido, 1º de noviembre de 1974, D.O.F. 25 mayo 1980, en ARROYO, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen II, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986.

Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo", Londres, Reino Unido, 19 noviembre 1976, D.O.F. 9 agosto 1994, en DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Abeledo Perrot, Argentina, 1992.

"Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos", Hamburgo, Alemania, 27 abril de 1979, D.O.F. 20 junio 1986, en ARROYO, Ignacio, Convenios Marítimos Internacionales, Volumen II, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986.

"Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Montego Bay, Jamaica, 10 diciembre 1982, D.O.F. 1º junio 1986, en CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, 1ª ed., en Editorial Porrúa, México, D.F., 2001.

"Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques", Ginebra, Suiza, 7 de febrero de 1986, D.O.F. 17 marzo 1988, en DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, 1ª ed., Editorial Abeledo Perrot, Argentina, 1992.

"Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de hidrocarburos", Londres, Reino Unido, 27 noviembre 1992, D.O.F. 6 febrero 1995, en ARROYO, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen I, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986.

"Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos", Londres, Reino Unido, 27 noviembre 1992, D.O.F. 6 febrero 1995, en ARROLLO, Ignacio, Convenios Internacionales Marítimos, Volumen I, S.N.E., Editorial Bosch, Barcelona, 1986.

LEGISLACIÓN NACIONAL

"Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", 5 febrero 1917, en CARBONELL, Miguel, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 150ª ed., Editorial Porrúa, México, 2005.

"*Ley Federal del Trabajo*", D.O.F. 2 diciembre 1969, en Ley Federal del Trabajo, S.N.E., Editorial SISTA, México, 2005.

"*Código Penal Federal*", en Agenda Pena del Distrito Federal, 9ª ed. Editorial ISEF, México, 2004.

"*Ley de Navegación y Comercio Marítimos*", D.O.F. 1 junio 2006, Legislación de Comercio, 36ª ed., Editorial SISTA, México, 2008.

"*Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito*", en Agenda Financiera, 8ª ed., Editorial ISEF, México, 2006.

"*Reglamento de la ley de Navegación*", D.O.F. 16 noviembre 1998, en Legislación de Comercio, 36ª ed., Editorial SISTA, México, 2008.

OTRAS FUENTES

UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF PUBLIC INFORMATION, Yearbook of the United Nations 1955, Nottebohm Case (Second Phase), Judgment of April 6th, 1955; I.C.J., Nueva York, September 1956.

UNITED NATIONS, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, session eight, document A/3159, 23 April-4 July 1956, United Nations, Geneva, Switzerland, 1956.

NACIONES UNIDAS, Resúmenes de los fallos, opiniones consultivas y providencias de la Corte Internacional de Justicia 1948-1991, Nueva York, Estados Unidos de América, Naciones Unidas 1992.

SECRETARÍA DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, El Transporte Marítimo en 2004, S.N.E., (UNCTAD), Nueva York y Ginebra, 2004.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT Secretariat, Review of Maritime Transport, 2006, S.N.E., (UNCTAD), New York and Geneva, 2006.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. "*Responsabilidad Internacional por las Consecuencias Perjudiciales de Actos no Prohibidos por el Derecho Internacional*" (prevención del daño transfronterizo resultante de actividades peligrosos) 2001, en Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, Volumen I, Nueva York y Ginebra, clasificación 2675.a, 2006.

CLARE, Miguel Ángel, "*De los servicios legales de exportación en Panamá*", <http://www.graclare@sinfo.net>.

OVERSEAS MANAGEMENT COMPANY. "*Registro de Naves y Yates*", <http://www.omc@omcgroup.com>.

LEGALINFO-PANAMA, "*Código de Comercio de Panamá*", artículo 1083-A, <http://www.legalinfo-panama.com>.

ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMÁ, "*Ley No. 8*", de 12 de enero de 1925, artículo 2, <http://www.laxyers-abogados.nt>.

LIBERIAN INTERNATIONAL SHIP AND CORPORATE REGISTRY, "*Registro de Buques*", <http://registratio@liscr.com>.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "*Puertos y Marina*", <http://portal.sct.gob.mx>.

CONGRESO NACIONAL DE HONDURAS, "*Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante*", 2 enero de 1995, artículo 43, <http://www.congreso.gob.hn>.