



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**“RÉGIMEN DE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE EN
LA ALTA MAR: PABELLONES POR CONVENIENCIA.
UNA PERSPECTIVA DESDE EL DERECHO
INTERNACIONAL”**

T E S I S

PARA OPTAR POR EL GRADO DE
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES

P R E S E N T A:

HERNÁNDEZ ARRIOJA ANA KAREN

DIRECTOR DE TESIS:

**DR. JUAN CARLOS VELÁZQUEZ
ELIZARRARÁS**

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE
MÉXICO, 2022.





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.

Agradecimientos:

A Dios, sin él no estaría donde ahora estoy. Aprendí a confiar y tener fe cuando eso se convirtió en la única fuerza que me quedaba. Soy agradecido, por tanto.

A mis padres por el infinito amor, perseverancia, constancia, resiliencia y entrega que han puesto en nuestra educación. A mi padre porque estoy consciente de las muchas veces que se ha tenido que enfrentar contra sí mismo para poder continuar y dar lo mejor. A mi madre, a quien su amor infinito y fe le permitió desafiar a la propia muerte con tal de seguir con nosotros, la vida no me será suficiente para agradecerte todas las veces que me has salvado, Taty. Toda mi gratitud, son mi vida y los amo con todo mi ser.

A mis hermanas, mis otros dos pilares. A Martha, por ser mi inspiración de persistencia, fuerza, resiliencia y firmeza; tu sola presencia siempre ha hecho sentir que todo iba a estar mejor, por ser equipo y estar cuando más te he necesitado. A Liz, por enseñarme a nunca rendirme y luchar contra todo hasta cumplir tus metas, por ser la persona más bondadosa y noble que conozco, por ser mi gran amiga. Las admiro, ustedes son mi inspiración y ejemplo, no pude a ver tenido mejores hermanas que ustedes, las amo infinitamente.

A Rodo, mi gran compañero y equipo. Gracias infinitas por quedarte en los peores y mejores momentos de mi vida. Desde hace muchos años te has convertido en un gran amigo, compañero, confidente, socio y -sobre todo- equipo. A quien le agradezco las mil y una veces que me ha levantado y apoyado, eres mi soporte y gran parte de lo que he realizado en estos años ha sido con tu apoyo, te amo infinitamente y espero que la vida me permita regresarte un poco de lo mucho que has aportado en mi vida.

A mi familia, particularmente a Jorge, Ale, Gris y Feli, ustedes son como mis hermanos. Agradezco a la vida por coincidir. A cada uno le he aprendido mucho y realmente son personas extraordinarias y que admiro.

A la memoria de Omar, mi primo que en muy poco tiempo se volvió alguien muy especial para mí y me enseñó lo frágil que es la vida. Rezo porque estes en un lugar mejor, porque no mereces algo diferente. Te recuerdo con cariño.

Al Doctor Juan Carlos Velázquez Elizarrarás, un gran mentor, maestro, director de tesis y amigo. A usted no sólo le debo haberme conducido a la academia y a la investigación, sino también a haberme encauzado como una profesionalista que su principal objetivo sea mejorar este planeta desde nuestras diversas trincheras. Agradezco su paciencia, orientación, motivación, confianza y todos los aprendizajes que me ha brindado. Sus enseñanzas me formaron no sólo como profesionalista sino también como humana. Ha sido honor haber trabajado a su lado por estos años.

A mis sinodales, gracias infinitas por el tiempo en leer estas páginas y acompañarme a cerrar una de las etapas más importantes en mi vida. Tenerlos como autoridad para culminar mis estudios universitarios ha sido un honor porque los admiro totalmente.

A mis grandes maestros de la vida profesional que con su amor, pasión y compromiso a su profesión me han enseñado a ser una profesionista de calidad y excelente ser humano. Particularmente a la Lic. Angélica, una mujer inteligente, capaz y comprometida a la que le debo mis primeros acercamientos a la vida laboral y a la que con paciencia y cariño me enseñó la otra parte del Derecho Marítimo y la gratificación interna de realizar un trabajo eficaz y eficiente. A la Doctora Yam, una mujer sumamente inteligente, comprensiva y empática que no sólo me enseñó de marítimo sino también de la vida, la perseverancia y la amistad. Al Maestro Andrés, una persona sumamente brillante, inteligente y comprometido, a quien confié en mí desde minuto cero, a quién le aprendí la importancia de la responsabilidad y del trabajo arduo para conquistar tus metas. Es un gusto y un honor poderles considerar amigos.

A mis queridos amigos, Alejandro, Alma, Jesús, Areli y Charly. Ustedes son los hermanos que la vida me dio la oportunidad de elegir, los amo mucho y agradezco cada instante compartido, en muchas ocasiones se volvieron mi alegría y soporte.

A mi alma máter, la Universidad Nacional Autónoma de México, por el privilegio de acogerme en sus aulas, por convertirse en mi segunda casa y hacer de su espacio una oportunidad de crecimiento profesional y personal para mí y para el resto de los estudiantes que alberga.

A la Universidad de Salamanca, España, por abrirme sus puertas y permitirme formular, replantarme y ejecutar las indagaciones en las que se basaron parte de las investigaciones retomadas en el presente documento. Una mención especial a la Dra. Antonia Durán, por ser mi asesora, consejera y guía durante mi estancia de investigación.

Al pueblo de México, a todos aquellos que contribuyen con sus impuestos y su labor para darle vida al cerebro del país. Gracias por permitirnos avanzar, gracias por darnos la oportunidad de acceder a una profesión, gracias por darnos valores y conocimientos de calidad. Espero poderle regresar a mi país y mi Universidad, aunque sea una parte de lo mucho que me han dado.

Finalmente, dedico y agradezco este trabajo a todas las personas del mar y en el mar. Espero que su estancia se encuentre rodeada de oportunidades, goce y libertad. Dios mediante, continuaremos visibilizando los actos que en el mar ocurren para que algún día nuestros mares sean menos oscuros y se obtenga la libertad que desde tiempos remotos se ha buscado.



“La vida sigue ahí, sin embargo, la codicia y el temor buscan en el mar su realización o su protección desde tiempos inmemoriales, aunque los últimos siglos hayan sido testigos de una paradójica mutación, a propósito de la soberanía o dominio de las naciones sobre el mar. Las pretensiones no muy lejanas de las grandes potencias marítimas, que ya se habían restringido ante el empuje del comercio internacional y del principio de libertad de los mares, volvieron insistentes, como fantasmas hambrientos al anochecer de este milenio pero ahora como exigencias de los países del tercer mundo, los que justifican sus intereses expansionistas, no en el egoísmo hegemónico que impulsó al imperialismo marítimo de otros tiempos, quizás no totalmenteidos, sino en la necesidad angustiosa de asegurar su propia supervivencia”.

-Foto Lamadrid Miguel Ángel.



Introducción.....	07
Capítulo 1. Marco Teórico-Conceptual de la regulación jurídica del buque en la Alta Mar desde la perspectiva del Derecho Internacional.....	17
1.1 Ubicación y precisión conceptual del Derecho Marítimo en el Derecho Internacional.....	20
1.2 La Alta Mar como un <i>res communis</i> en el Derecho Internacional.....	24
1.3 Regulación jurídica de la Alta Mar desde la perspectiva de la CONVEMAR de 1982.....	44
Capítulo 2. Problemática en el régimen de la nacionalidad del buque en la Alta Mar: Pabellones de Conveniencia.....	58
2.1. Régimen de la nacionalidad del buque en la Alta Mar.....	63
2.2. Vinculo genuino del buque y del Estado de Pabellón.....	74
2.3. Problemática en el régimen de la nacionalidad del buque: Pabellones de Conveniencia.....	80
Capítulo 3. El sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia.....	96
3.1 Los pabellones de conveniencia en el marco del Derecho Internacional...	103
3.2 Análisis jurídico, político, económico y social de los principales pabellones de conveniencia.....	122
3.3 Balance del sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia en el siglo XXI.....	136

Capítulo 4. Casuística: Implicaciones y consecuencias de los pabellones de conveniencia en el siglo XXI.....144

4.1 Implicaciones y consecuencias medio ambientales y jurídicas por el uso de pabellones de conveniencia. Contaminación del medio marino por vertido de petróleo: Caso Prestige.....149

4.2 Implicaciones y consecuencias económicas y laborales por el uso de pabellones de conveniencia. Caso: Pesca ilegal y condiciones laborales sus pescadores.....162

4.3 Avances y retos del sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia en el marco del Derecho Internacional.....178

Reflexiones finales.....189

Fuentes bibliográficas.....204

El agua representa aproximadamente las tres cuartas partes del planeta tierra, de las cuales, más del 60% de esa superficie (lo que significa el poco más del 40% planetario) corresponde a la Alta Mar. Evidentemente, este es el espacio marítimo es más extenso del planeta y, quizá, el espacio más importante para la vida misma, ya que, en ella se alberga la biodiversidad marítima que es transcendental para el desarrollo sostenible, el óptimo funcionamiento planeta y la prosperidad de la humanidad.

De hecho, de acuerdo con los informes de Naciones Unidas, hoy en día, los océanos son una de las principales reservas de biodiversidad en el mundo porque constituyen más del 90% del espacio habitable del planeta y contienen unas 250,000 especies conocidas y muchas más que aún quedan por descubrir.

Además de ello, la Alta Mar también destaca por ser el espacio articulador de todos los continentes, muestra de ello, es que en la actualidad poco más 80% del comercio mundial se mueva por vía marítima. Sin embargo, todas estas no son razones suficientes para que la sociedad haya establecido un marco jurídico apto capaz de regular los actos que ocurren en la Alta Mar.

Ciertamente regular una superficie con esta dimensión no es una tarea sencilla, en general, normar y determinar el dominio marítimo ha sido uno de los cuestionamientos más antiguos. Si bien, el mar ha sufrido una serie de configuraciones a lo largo de su historia, el Siglo XVII marcó un hito sobre el derecho del mar debido a dos términos que reaparecieron: Soberanía marítima y *Mare Liberum*.

La soberanía marítima fue un concepto retomado de la Edad Antigua, cuyo antecedente puede otorgársele al imperio romano. Dicho término, al igual que *Mare Liberum*, fueron productos de la ambigüedad existente en el régimen jurídico del mar que, por un lado, establecían que el mar debía mantenerse como un *Res communis* (cosa de todos), debido a que por su propia naturaleza y dimensión no era posible pertenecerle a algún Estado o persona. El mar debía ser entendido como un *extra commercium* o *extra patrimonium* (cosa fuera del comercio o fuera del patrimonio) por el resto de los territorios; excepto por ellos mismo que, aprovechándose de su poderío, establecieron

su dominio absoluto sobre el Mediterráneo bajo el termino de *Mare Nostrum* (mar nuestro).

Ante esta postura, poco tiempo después apareció la antítesis de *Mare Nostrum*: *Mare Liberum* que significa mar libre, en el contexto de que el mar era todos y que nadie podría exigir la posibilidad de apropiación. Sin duda alguna, *Mare Liberum*, parecía ser un factor *Res Nullius* (cosa de nadie); tanto la *res communis* y la *res nullius*, son figuras provenientes del Derecho Romano, debido a su carácter de bienes comunes y de cosas sin dueño, respectivamente. En la *res communis* o cosa común quedaban incluidos todos aquellos bienes que no pertenecían a nadie porque en realidad pertenecían a todos, por ejemplo, el aire y el agua de los ríos o del mar. La teoría que rige estos bienes consignaba el principio de no apropiabilidad, lo que impedía la constitución de derechos reales sobre ellos, pero también implicaba el principio de la libertad de uso común para todas las personas. Por su parte, la *res nullius* se refería a la cosa sin dueño, rubro que comprendía todos los objetos que no pertenecían a nadie. La diferencia es que este concepto es que sí incluía el principio de apropiabilidad y, así, las cosas sin dueño podían pasar a formar parte de la propiedad de las personas. En otras palabras, el mar se establece como un mar de todos, un mar libre.

No obstante, los años subsiguientes al imperio romano demuestran que dicho régimen no fue consolidado. El Imperio Marítimo heredo a ciertas naciones la capacidad de apropiación sobre el mar y para el siglo XVII, un número limitado de Estados poseían el dominio total sobre el mar. En ese marco reaparecen los conceptos. Hugo Grocio, tras intereses económicos de por medio, abanderaba la instauración de un término ya referido por otros autores de la época: *Mare Liberum*; la intención del holandés era abrir la posibilidad de que Países Bajos entrara a las potencias del mar o bien, que dejará de existir dichas potencias y que el mar fuese libre para todos.

Sin embargo, no tardó mucho para aparecer la contraparte, en cuestión de años, apareció John Selden junto con el término de *Mare Clausum* (mar cerrado), el autor inglés, consideraba firmemente que el mar al igual que la tierra debían poseer el derecho de apropiabilidad ya que no todos los Estados sabía cómo tener dominio efectivo sobre el espacio.

Ciertamente, la postura de Selden fue la vencedora por los tres siglos venideros, sin embargo, lo declarado por Hugo Grocio sirvió para inspirar a nuevas generaciones que no descansaron hasta establecer un régimen jurídico justo para el derecho del mar, para la humanidad. La constitución de los océanos presumía unificar el derecho del mar, la Alta Mar, el espacio marítimo más grande del planeta quedaba libre para todas las naciones, la Zona como patrimonio de la humanidad, el Mar Territorial como un espacio bajo total soberanía de los Estados ribereños, y la Zona Económica Exclusiva y Zona Contigua como espacios de soberanía parcial. La codificación del mar resultado de tres conferencias, de tres décadas de trabajo retomando figuras de milenios atrás, quedaba establecida en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante CONVEMAR). Empero, pese a los esfuerzos de la CONVEMAR por esclarecer y retomar muchos de los temas que por siglos habían quedado a la deriva, lo cierto es que, este documento tampoco pudo solucionar todos los conflictos entorno al derecho del mar. Ejemplo de ello, fue el régimen jurídico de la Alta Mar, el cual dejó ciertas ambigüedades terminológicas referente a su regulación que no lograron ser solucionadas ni por la Convención sobre la Alta Mar de 1958, ni por la CONVEMAR de 1982.

Las peticiones de *Mare Liberum* y *res communis* se consolidan en la Alta Mar, un espacio común de la humanidad, un espacio que quedaba abierto para que todos los Estados (sean ribereños o sin litoral) poseyeran libertad de navegación, sobrevuelo, pesca, investigación científica, tendido de cables y construcción de islas -siempre y cuando- los actos fueran con fines pacíficos y compaginaran con los intereses de otros Estados. La Alta Mar queda abierta a todos los Estados sean ribereños o sin litoral, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter su soberanía a cualquier parte de la Alta Mar, sin embargo, todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón; dicho pabellón será representará la nacionalidad de cada buque y será competencia de cada Estado establecer los requisitos necesarios para otorgarla.

La CONVEMAR de 1982, por su parte, estableció un régimen jurídico para el mar, -como todo en la historia- lo importante es aplicar la letra. Los principales problemas de la Constitución del Mar aparecieron justamente en el espacio de mayor magnitud, la Alta

Mar, dichas contrariedades debían su existencia a dos vacíos legales: la nacionalidad del buque y la relación auténtica entre el buque y el Estado. La nacionalidad del buque, en el sentido de que esta sólo figura jurídica bastaría para determinar la jurisdicción del objeto en navegación en un espacio abierto a todos los Estados, la Alta Mar. Anudado a la nacionalidad al ser una de las condicionales para el otorgamiento de ésta, el otro punto de controversias fue la relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón, pues la CONVEMAR, jamás especificó a qué se refiere, cómo se regulará o quiénes garantizará que exista una relación efectiva entre el buque y el Estado del Pabellón.

El resultado de estas dos ambigüedades nos conduce a uno de los temas polémicos en la historia actual del mar: la problemática entorno a la nacionalidad del buque en la Alta Mar, los pabellones de conveniencia o los pabellones por conveniencia.

Los pabellones de conveniencia, es una práctica marítima frecuente y antiguo que guarda un trasfondo económico, político y social. Aunque su existencia se puede ver ejemplificada desde la Edad Antigua al utilizarse en las velas el símbolo del imperio romano para obtener mayores beneficios; fue a partir de la creación de los Estados-Nación, en el siglo XVII, donde se obtuvo mayor evolución este hecho. No obstante, no fue sino hasta el siglo XX cuando los pabellones de conveniencia tuvieron mayor auge tras el contexto de las dos grandes guerras mundiales. Sin duda alguna, las guerras mundiales produjeron una reflexión de varios aspectos internacionales, de los que ni los pabellones de conveniencia ni la regulación jurídica de la mar fueran la excepción. El sistema internacional, inspirado por la unificación de la normativa en espacios comunes de la humanidad mediante la paz internacional que proponía Naciones Unidas, condujo a una serie de conferencias que culminaron con la creación de un marco regulador unificado del Derecho del Mar: La CONVEMAR de 1982, sin embargo, tras casi 4 décadas de su creación, las lagunas jurídicas que envuelven esta convención siguen existiendo.

En la actualidad, con mayor frecuencia los armadores y las empresas transnacionales recurre a la vieja figura jurídica de fraude a la ley para continuar la navegación de pabellones de conveniencia. Con mayor naturaleza y agilidad se puede realizar la adquisición de una nacionalidad para el buque sin que exista relación auténtica entre el Estado del Pabellón y el buque. Hoy en día, la problemática de la nacionalidad del buque

ha pasado de ser una sólo cuestión jurídica para convertirse en un problema con impacto en todas las esferas.

La cuestión de los pabellones de conveniencia se ha estudiado por años desde la perspectiva de lo económico, sin embargo, en planos como lo social, político y jurídico poco se ha analizado. Ciertamente, los pabellones de conveniencia es un fenómeno con responsabilidad sobre su impacto de forma tripartida: El Estado del pabellón, los Estados de puertos y los particulares (las empresas navieras transnacionales). De estas tres participaciones, es al Estado del pabellón a quien se le concentran mayores responsabilidades sobre las consecuencias de los pabellones, mientras que a las empresas navieras transnacionales -como es claro en un ejemplo de Derecho Internacional Privado- se justifica mediante sus diversos puntos de conexión.

Por su parte, el tema de los puertos de conveniencia también parece de nulo interés para los espectadores. Ante este contexto y el poco marco normativo para hacer frente a los pabellones de conveniencia, hay un par de interrogantes: ¿por qué no existe un marco regulatorio capaz de hacer frente a los pabellones de conveniencia?; ¿por qué los pocos casos de pabellones de conveniencia que culminan su investigación concluyen en sanción meramente económica?; ¿cuál es el impacto un pabellón de conveniencia? ¿Cuáles son las vías posibles vías jurídicas para hacer frente de pabellones de conveniencia? ¿quién garantiza la seguridad y el bienestar de los pabellones de conveniencia?

Para dar respuesta a esta problémica, es necesario analizar el tema y verlo desde otras vertientes, observar este problema desde sus implicaciones y consecuencias jurídicas, sociales, políticas y económicas. Es decir, analizar el papel tripartito del que surgen los pabellones de conveniencia, a fin de que, todas las partes reconozcan su responsabilidad y sean sancionados. Asimismo, es necesario que se comience a partir de la aplicación y respeto por los derechos humanos dentro de un buque, pues si bien, en las posturas doctrinales existen ciertas diferencias entorno a quien puede vulnerar, violentar y/o violar los derechos humano, lo cierto es que con mayor frecuencia los particulares (como es el caso de las empresas navieras transnacionales) comienzan a tomar un eje importante en este panorama.

Sin lugar a duda, la aplicación de los derechos humanos dentro de un buque es el ejemplo perfecto para observar el papel compartido que guarda el Estado del pabellón, el Estado del puerto y el buque/los armadores/la empresa naviera: El Estado del Puerto en el entendido de que otorgar la nacionalidad del buque, previamente vigiló la existencia de un tener un vínculo genuino con el buque (su dueño o poseedor), pues a partir de este punto, será una ficción legal del Estado, por lo que, dicha extensión legal traerá como consecuencia que el Estado comparta responsabilidad legal sobre lo que ocurra con el buque, incluyendo la aplicación de los derechos humanos sobre los tripulantes. El Estado del Puerto en el entendido de que, de acuerdo con la normativa consular internacional, al llegar a Puerto de Destino se debe vigilar el estado del buque y las personas a bordo, asimismo, se le debe notificar al cónsul de todos los sucesos ocurridos durante la navegación. Los armadores/la empresa naviera en el sentido de que siendo ellos los poseedores o dueños del buque, son ellos los responsables de los actos ocurridos durante la navegación.

De tal forma, esta investigación se centrará en vincular el tema de los pabellones de conveniencia con el tema de la aplicación de los derechos humanos, ya que, más allá de la enorme fuga económica que este fenómeno representa, se trastocan temas tan sensibles como el respeto universal por los derechos humanos. La complejidad del tema radica en el sentido de que el mismo concepto de derechos humanos es diferente desde la visión jurídica que se analice, el concepto cambia totalmente dependiendo el espacio y tiempo; por lo que, si se analiza desde la perspectiva jurídica mexicana sea mucho más frecuente pensar que la aplicación y vigilancia de los derechos humanos es una facultad exclusiva de los Estados. Contrariamente, si se analiza desde una visión de la comunidad europea se puede observar cómo se parte de que al Estado le compete la garantía de éstos sí, pero no significa que sea el único responsable de velar su cumplimiento, pues los particulares también tienen responsabilidades sobre ellos.

Por ello, esta investigación no se propone a comparar conceptos ni buscar su unificación, lo que si nos proponemos es a identificar las posibles vías para hacer frente al fenómeno de los pabellones de conveniencia y su regulación para garantizar la aplicación de los derechos humanos dentro de buque con esta índole.

Consideramos que durante estos casi 40 años posteriores a la CONVEMAR DE 1982 se

han creado una serie de mecanismos que podrían servir para establecer un marco regulatorio sobre los pabellones de conveniencia y la aplicación de los derechos humanos en estos buques. Un ejemplo de ello, es el papel de los organismos internacionales como la Organización de Naciones Unidas (ONU), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), quienes han buscado mitigar el fenómeno de los pabellones de conveniencia, con la creación de documentos como el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (con enmiendas en 1978 y 1988), el Proyecto de Código de Conducta de las Naciones Unidas para las Empresas Transnacionales de 1983, Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques de 1986, Normas sobre las responsabilidades de las empresas transnacionales y otras empresas comerciales en la esfera de los derechos humanos de 2003, Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social de la Organización Internacional de Trabajo de 1977 (con enmiendas del 2000, 2006 y 2017), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas del 2000, y los Principios rectores de las empresas y los derechos humano del 2011.

Ciertamente, no existe una clara regulación de los pabellones de conveniencia que pueda ser aplicada de forma universal, así como, no existe una regulación sobre la Alta Mar que permita una navegación libre y segura, sin embargo, existen mecanismos que, combinados con una apropiada cooperación internacional, permiten hacer frente a este problema.

Los pabellones de conveniencia como problemática de la nacionalidad del buque en la Alta Mar parten tanto de una falta de precisión terminológica como de un vacío legal atraído por intereses económicos, sin embargo, sus consecuencias rebasan los mares. Los conflictos y actos ilícitos ocurridos durante la navegación no comienzan ni terminan en el mar, los efectos económicos son apenas una parte del problema, las principales víctimas de los pabellones de conveniencia son los individuos que van a bordo del buque y/o todos aquellos afectados por los actos derivados de la navegación de pabellones de conveniencia. Los ilícitos ocurridos a partir de los pabellones de conveniencia, se desarrollan en el mar, pero no comienzan ni terminan en el mar.

Por todo lo previamente planteado, la principal problemática detectada y enfocada en

esta investigación se aborda respondiendo a la siguiente pregunta ¿Por qué se considera que los pabellones de conveniencia son una problemática de la nacionalidad del buque en la Alta Mar? Para dar respuesta, se examinan tres vertientes clave, la regulación jurídica de la Alta Mar y el régimen de la nacionalidad del buque en la Alta Mar, la problemática existente en el régimen de la nacionalidad del buque: Los pabellones de conveniencia, así como las consecuencias e implicaciones de los pabellones de conveniencia en el siglo XXI. En cuanto a la delimitación temporal, la investigación se suscitará a partir de la entrada en vigor de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 hasta la actualidad, 2020. Por su parte, pese a que la delimitación espacial es el buque en la Alta Mar, se debe tener presente que los problemas entorno al mar y a los buques, no comienzan ni terminan en él.

Para la practicidad de la investigación, se analizará la historia y evolución del régimen jurídico y social aplicado en el derecho del mar a fin de comprender la complejidad de las dinámicas de la Alta Mar. Posteriormente, se presentarán los intentos de la comunidad internacional por regular dicho espacio marítimo, así como los resultados obtenidos por la unificación del derecho del mar. Finalmente, se expondrá a la Alta Mar a partir de la unificación del Derecho del Mar, -la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, a fin de analizar la aplicabilidad jurídica y la problemática a partir de los vacíos legales y las ambigüedades no precisadas en la misma CONVEMAR de 1982.

Este trabajo estará sustentado en una amplia y profunda revisión y análisis de materiales científicamente validados, estos son libros, revistas indexadas, artículos de investigación, tesis, sitios web de universidades e institutos especializados, legislaciones locales e internacionales, así como organismos gubernamentales y privados, los cuales serán traducidos al español de distintos idiomas, con el objetivo de brindar una investigación sustentada y con diversas perspectivas. A su vez, se implementarán los siguientes métodos especializados para la investigación en temas jurídicos:

- Método Histórico: Este método será útil para hacer un recuento cronológico sobre la regulación de la Alta Mar y la nacionalidad del buque; servirá para comprender su actual regulación, así como las etapas evolutivas en las que se fue configurando.

- Método Sistemático: Este método servirá para analizar las normas jurídicas entorno a la regulación de la Alta Mar y la nacionalidad del buque, a través de un orden. Ayudará a comprender como la problemática de nacionalidad del buque en la Alta Mar debe ser tratada de forma sistémica.
- Método Comparativo: Este método consiste contrastar el régimen jurídico de la nacionalidad del buque tanto en un régimen jurídico rígido como en uno flexible. Esta técnica permitirá observar cómo es posible hacer frente a los pabellones de conveniencia.

Cabe señalar que, algunas de las bases de esta investigación (tales como la problemática en el régimen de la nacionalidad del buque, la desregularización de la Alta Mar y el papel de las empresas transnacionales y su responsabilidad en resguardar los derechos humanos), fueron producto de mis investigaciones realizadas en la Universidad de Salamanca, España. La estancia de investigación antes mencionada fue realizada entre enero y marzo del 2021, bajo la tutoría de la Dra. Antonia Durán, importante profesora e investigadora del departamento de Derecho Internacional Privado de la Universidad de Salamanca y mi asesor de tesis, el Doctor Juan Carlos Velázquez Elizarrarás, respetable Investigador Nacional Nivel III y profesor de tiempo Completo de la UNAM.

Por todo lo previamente señalado, el presente trabajo de investigación consta de un total de cuatro capítulos. El tema central de esta investigación es la problemática en el régimen de la nacionalidad del buque, los pabellones de conveniencia o los pabellones por conveniencia del siglo XXI, así como sus consecuencias y las acciones que el sistema internacional (particularmente, desde el Derecho Internacional) han tomado para hacer frente a este fenómeno. Es preciso señalar que, tanto “pabellones de conveniencia” como “pabellones por conveniencia” hacen referencia al mismo fenómeno de utilizar el pabellón que más favorezca los intereses de la empresa naviera, el artillero, y/o quien contrata los servicios del buque que la porta.

Como primera aproximación introductoria a la problemática a tratar. En el primer capítulo, se expone el marco teórico-conceptual de la regulación jurídica del buque en la Alta Mar desde la perspectiva del Derecho Internacional, en el cual se abordan los principales debates doctrinarios entorno a la terminología del Derecho del Mar, los diferentes

enfoques que se le ha dado al mar dependiendo del tiempo y el espacio, así como la necesidad de presentar un concepto propio para marcar el enfoque del Derecho Marítimo sobre el que se desarrollará toda la investigación.

En el segundo capítulo se reflexiona sobre cómo la postura del Estado y su administración pública son factores claves para efectuar los pabellones de conveniencia. Es decir, se analiza cómo la falta de precisión terminológica permite que no sólo no se garantice una relación auténtica y efectiva entre el buque y el Estado del Pabellón, sino que, además de ello contribuye a que no pueda consumarse la seguridad marítima. A su vez, se abordan los diferentes regímenes de registros del buque que existen en la actualidad.

Una vez abordado lo anterior, en el tercer capítulo se analiza al sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia, así como a las principales problemáticas jurídicas que acontecen entorno a estos. A su vez, se elabora un análisis integral considerando factores jurídicos, políticos, económicos y sociales de los principales pabellones de conveniencia, para finalmente realizar un balance del sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia en el siglo XXI.

El capítulo cuatro trata sobre la casuística, las implicaciones y las consecuencias de los pabellones de conveniencia en el siglo XXI. En específico, se analiza, desde un enfoque teórico, práctico y analítico, Para ello, la casuística a desarrollar será entorno a dos hechos graves que con frecuencia se han suscitado en el medio marino: la pesca ilegal, y el vertido de petróleo. A lo largo de este apartado, la investigación consta de un estudio de prospectiva elaborado con el método Delphi, bastante útil para llevar seguimiento y hacer estudios sobre el futuro de algún determinado tema, consultando a expertos en la materia. El principal fin de esta investigación es presentar al mar como un espacio que no se encuentra ajeno a la sociedad en general y que los hechos que aquí ocurren nos afectan a todos.

Capítulo 1. Marco Teórico-Conceptual de la regulación jurídica de la Alta Mar en el Derecho Internacional.

“En mer, il n’y a par nature ni différenciation ni frontière. La peureuse idée de l’équilibre politique vacille chaque fois que l’effleurent les vagues de la mer...”
[Trad. En el mar, por naturaleza, no hay diferenciación ni fronteras. La temible idea del equilibrio político flaquea cada vez que las olas del mar la rozan...].

-Ratzel.

Este primer capítulo tiene por intención exponer el marco jurídico que regula a la Alta Mar, la superficie marítima más grande del planeta, para ello, un punto inicial identificar la ubicación y precisión conceptual del Derecho Marítimo en el Derecho Internacional, las dos materias donde se estudia este espacio marítimo. Vale la pena mencionar que, durante la presente investigación se apelará en todo momento a la observancia desde el Derecho Internacional como una sola disciplina, es decir, sin la subdivisión de Derecho Internacional Público y Derecho Internacional Privado; la razón por la que se ha decidido estudiar en un sentido amplio responde al contexto actual en el que nos encontramos, un mundo globalizado en donde lo Público y lo Privado conviven con tal normalidad que poco se sabe dónde empieza una disciplina y dónde la otra.

Asimismo, se debe anticipar que el Derecho Marítimo también tendrá un enfoque particular en esta investigación, dado a que, más allá de estudiarla como una rama derivada del Derecho Internacional Público o Privado, por su propia naturaleza jurídica, objeto y sujetos que regula, es pertinente considerar a esta disciplina como una ciencia atípica y autónoma del resto de las ramas del Derecho.

En este sentido, esta primera parte será crucial para la investigación dado a que permitirá presentar los debates doctrinarios entorno a la terminología del Derecho del Mar, los diferentes enfoques que se le ha dado al mar dependiendo del tiempo y el espacio, así como la necesidad de presentar un concepto propio para marcar el enfoque del Derecho Marítimo sobre el que se desarrollará toda la investigación.

Por tanto, una vez explicado el Derecho Marítimo en el Derecho Internacional, se proseguirá a desarrollar la Alta Mar. En la actualidad la Alta Mar, conocida también como *mar abierto*, o *aguas internacionales* es en principio un *res communis* en el Derecho

Internacional (cosa común para la humanidad). Sin embargo, no siempre ha sido esta su figura jurídica en el sistema internacional, la Alta Mar, al igual que todos los espacios marítimos, ha enfrentado diferentes conceptualizaciones, delimitaciones y regulaciones jurídicas que se han ido modificando y adaptando de acuerdo con la evolución y construcción histórica del mar y el sistema internacional. En esta sintonía, para entender la presente regulación jurídica de la Alta Mar es necesario analizar diferentes pasajes históricos, así como conceptualizaciones que se ha tenido de este espacio marítimo.

Cabe resaltar que, la regulación jurídica de la Alta Mar sólo se entenderá si se explica el significado de este espacio marítimo desde diferentes visiones (geopolítico, económico y social, etc.). En este orden de ideas, entre las posturas doctrinales que envuelven a la historia de la Alta Mar se encuentran: *Mare Nostrum* (mar nuestro, haciendo referencia a la posesión de los romanos sobre el Mediterráneo), *Mare Liberum* (libertad de los mares, desde la perspectiva Hugo Grocio) y *Mar Clausum* (la antítesis de *Mare Liberum* promovida por John Selden con el objetivo de limitar el acceso a los mares a las potencias económicas del siglo XVII), *res intra patrimonium/res extra patrimonium* (cosa que se encuentra fuera del patrimonio de alguien), *res communis* (cosa común de todos) y *res nullis* (cosa de nadie). Esta sección es vital para comprender los intereses políticos, económicos, sociales y jurídicos que ha guardado la Alta Mar como una constante.

Consiguientemente, se desarrollará el tema correspondiente a la primera codificación y unificación internacional jurídica de la Alta Mar, es decir, la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar y la unificación del Derecho del Mar, *la Constitución de los océanos*, es decir, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR, en adelante). Anticipadamente se señala que, pese a que ambas convenciones son vigentes, el documento jurídico base de esta investigación será la CONVEMAR, este argumento se sustenta al ser la convención más reciente a nuestra época, contar con el mayor número de aprobación de Estados Parte y recopilar la mayor parte de las figuras establecidas respecto a su antecesora (La Convención de 1958). El objetivo central de este primer capítulo es determinar el marco regulatorio del Derecho Marítimo, así como la jurisdicción aplicable a la Alta Mar, para ello se desarrollarán, entre otros puntos: la delimitación espacial marítima, la libertad de la Alta Mar, el derecho de navegación, los deberes y derechos de los Estados que transitan por este espacio

marítimo y la jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación.

Pese a lo complejo que es el estudio de la Alta Mar, los datos de los que se parte en el primer capítulo son los siguientes: La Alta Mar no cuenta con una delimitación precisa, se calcula que su superficie es mayor al 40% de nuestro planeta; de acuerdo con el derecho vigente, su jurisdicción se encuentra abierta a toda la humanidad; se le ha atribuido por el sistema internacional la figura jurídica de *res communis/cosa común*; su marco regulatorio se encuentra en la Parte VII de la CONVEMAR de 1982, el Derecho Internacional Público lo determina como un espacio abierto a humanidad, la Alta Mar está abierta a la navegación de todos los Estados (sean Estados ribereños o sin litoral).

La Alta Mar es vital para la humanidad porque además de ser el espacio más grande del planeta, su libertad de acceso no sólo abarca la navegación, esta incluye el sobrevuelo y el uso subacuático. Sin embargo, los estudios entorno a este tema no son muchos, desconocer la regulación jurídica de la Alta Mar conlleva a creer que sólo existen derechos sin obligaciones, o lo es peor, confundir su libertad abierta a todos en anarquía internacional, la Alta Mar es una cosa común de la humanidad, por lo que, no sólo es de todos, sino también, debe ser responsabilidad unánime.

1.1. Ubicación y precisión conceptual del Derecho Marítimo en el Derecho Internacional.

“El Derecho Marítimo es el derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar.”

-Ripert.

El agua, es sin duda alguna, uno de los elementos vertebradores de la vida en este planeta. Si analizamos detenidamente la historia de las grandes civilizaciones podremos identificar como el agua ha sido una pieza clave en el desarrollo de humanidad. Este desarrollo puede explicarse en el sentido que el mar, no sólo fungió como medio de explotación alimentaria para la supervivencia, sino también, se obtuvo de este elemento una vía de comunicación, comercialización y expansión entre las culturas. De hecho, doctrinarios como Ansieta Núñez, señalan con certeza que la relación del agua y el crecimiento de las primeras civilizaciones puede explicarse mediante la ventaja que estos tenían para explotar los recursos del mar.¹

Pese a las diferentes formas para analizar el agua, dentro de esta investigación, partiremos que el agua es un bien tutelado tanto por el Derecho internacional como por el nacional. El término <agua> para fines de esta investigación hará referencia a la concepción vista desde el Derecho Internacional y fungirá como sinónimo para referirse a los mares abiertos, siendo más precisos, a aquellas aguas que no se encuentran bajo la soberanía de ningún Estado.

Vale la pena mencionar que, el mar posee tal complejidad que no sólo es objeto sino también sujeto de estudio para (al menos) las siguientes disciplinas: Derecho del Mar, Derecho Marítimo y/o Derecho Internacional Marítimo. Dichas áreas de estudio, pese a que parezcan sinónimos, pueden ser diferentes dependiendo de la visión doctrinaria. Tal como sucede en muchas ramas del Derecho Internacional, la concepción terminológica de cada disciplina dependerá del tiempo y el espacio en el que se estudie. Por ejemplo,

¹ ANSIETA Núñez. Alfonso, (1983) *“Las Grandes Líneas de la Historia del Derecho Marítimo”*, [en línea], Chile, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, vol. 7, p. 25. Recuperado el 05 de febrero del 2021 de: <http://www.rdpucv.cl/index.php/rderecho/article/viewArticle/104>

en México doctrinarios importantes se han dado a la tarea de precisar las discrepancias entre cada disciplina, autores como Juan Carlos Velázquez Elizarrarás en su artículo titulado *Tres vertientes del Derecho Internacional Marítimo* ha identificado el objeto de estudio de cada disciplina y detallado los contrastes entre una y otra, señalando que en efecto se tratan de disciplinas diferentes pese a que comparten un objeto de estudio: el mar.²

Sin embargo, a nivel internacional no existe una definición uniforme sobre el nombre de esta área de estudio, tal como lo resalta Ignacio Arroyo el concepto de derecho marítimo es relativo, no hay una conceptualización unánime del derecho marítimo como tal, sino construcciones doctrinales,³ por lo que, para efectos de esta investigación, referirse al Derecho Marítimo, Derecho Internacional o Derecho del Mar serán equivalentes.

Por su parte, aunque los primeros antecedentes relativos a la regulación del mar comienzan con el uso de la navegación de las primeras civilizaciones y sus respectivas normas internas que cada pueblo creaba para poder navegar, propiamente no podemos hablar de un Derecho del Mar dado a que, durante dicha época no existían normas unificadas para regular en su conjunto a las aguas. El *mar* no poseía un carácter internacional, se limitaba a ser entendido como un espacio perteneciente a la nación que estuviera adyacente a éste. Por “aguas pertenecientes al Estado” se entendía cómo sólo aquellas aguas donde el Estado pudiera tener competencia y capacidad para proteger y dar mantenimiento. El resto del espacio marino que el Estado no podía resguardar se entendía como un espacio fuera de la jurisdicción de Estado y, por ende, como un espacio de total libertad para todos, de aquí que Marciano y Ulpiano⁴ mencionen al “*res communes omnium*” (cosa común) y al *extra commercium* o *extra patrimonium*⁵ (cosa fuera del comercio) como régimen jurídico que aplicaban los romanos sobre el mar.

Empero, al tenor de la evolución marítima, los principales actores en crear y configurar la navegación, los navegantes, desarrollaron usos y costumbres de acuerdo con las

² VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos (2015) “*Tres vertientes del Derecho Internacional Marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado “bioceánico”*”. México, p37.

³ PEÑA Neira, S. (2015). Ignacio Arroyo Martínez, Estudios de Derecho Marítimo, Barcelona, Librería Bosch, 1985, 654 pp. Revista De Derecho (Coquimbo. En línea), (6), 251-254. Recuperado el 27 de febrero de 2021, a partir de <https://revistaderecho.ucn.cl/index.php/revista-derecho/article/view/2245>

⁴ DELL'ORO, Aldo, (1963, *Le “res comunes omnium” dell’elenco di Marciano e il problema dell’oro fondamento giuridico*, cit. (n. 106), p. 244

⁵ BRANCA, Giuseppe, (1941) *Le cose “extra patrimonium humani iuris”* Torino, Giappichelli, pág. 4.

necesidades requeridas por el contexto, generando así, la principal característica del Derecho Marítimo: un derecho consuetudinario basado en usos y costumbres de los navegantes. No obstante, como se desarrollará en el siguiente apartado, dentro de las distintas modificaciones que ha transcurrido en el Derecho del Mar, hay dos episodios fundamentales que destacan: el mar limitado a potencias marítimas y la libertad de los mares.

La relatividad en su definición se encuentra debido a que, el Derecho Marítimo no tiene como tal un objeto natural bien delimitado. En concordancia con López Rueda, al ser la propia navegación el criterio de delimitación del objeto del derecho marítimo es técnico e instrumental, por lo que sugiere definirse al Derecho Marítimo como un “*conjunto de normas jurídicas que regulan los hechos y relaciones surgidas con ocasión de la navegación por el mar*”.⁶ Por consiguiente, esta concepción rompe con el esquema tradicional mercantilista del Código de Comercio español de 1885, comprendiendo la esfera privada (específicamente con lo relativo a lo comercial), sino también la pública.⁷ Por su parte, el sentido de esta primera definición surge un problema referente a la amplitud del concepto, ya que, dependiendo del espacio marítimo (tráfico por ríos, canales, lagos, aguas interiores o aguas internacionales), el tipo de buque (de guerra, mercante o no mercante) y la temporalidad (paz o guerra) en el que se desarrolle la navegación se aplicarán un tipo de régimen jurídico diferente.

Por su parte, Cervantes Ahumada señala que, el Derecho del Mar debe ser concebido desde una idea general, por lo que, el concepto de Derecho Marítimo destaca que su interés y originalidad consisten en que forma un sistema cerrado y completo a la vez, que no se somete a las grandes divisiones del derecho objetivo (derecho público y derecho privado, derecho interno y derecho internacional) porque es el «*derecho de la mar*», *el derecho que regula los intereses de todo orden relacionados con la mar*, de este argumento se sostiene la autonomía del Derecho Marítimo.⁸

Asimismo, existen otros autores que se inclinan por proclamar que el nombre correcto del Derecho del Mar es Derecho Internacional Marítimo. En este sentido, Lacleta Muñoz

⁶ LÓPEZ Rueda, Francisco Carlos, (2003), “*El concepto y caracteres del Derecho Marítimo*”, Universitas, núm.106, vol.52, p.239.

⁷Una de las particularidades del derecho marítimo es que existe una formulación integradora de las dos esferas (lo público y lo privado) dependientes hasta constituir un todo que debe ser coherente y armónico.

⁸ CERVANTES Ahumada, Raúl (1970), *Derecho Marítimo*, México, Editorial Herrero, pág.22.

señala bajo el fundamento de que en este campo de estudio, las reglas esenciales son relativas a los derechos y obligaciones de los Estados, la expresión Derecho Internacional del Mar debe referirse, en el amplio contexto del Derecho Internacional Público, a las reglas fundamentales relativas a la extensión y alcance de la soberanía o jurisdicción de los Estados sobre el mar y el fondo marino, así como, a los derechos y obligaciones de esos Estados en cuanto a la utilización del mar como vía de comunicación, de relación internacional, de exploración y explotación de los recursos marinos, tanto los vivos como los no vivos con fines pacíficos.⁹

Difiriendo con esta postura, Ripert señala que la expresión “Derecho Internacional Marítimo”, es sólo una parte del Derecho Marítimo, la cual regula, en estricto sentido, las relaciones marítimas internacionales en tiempos de paz y en tiempos de guerra, por lo que es competencia del Derecho Internacional Público. También precisa que, la acepción más apropiada para referir al derecho del mar es el Derecho Marítimo, misma que posee una autonomía en su eje de estudio al no nacer sobre la base del Derecho Romano y al no ser el Estado sino los navegantes los que desarrollaron usos y costumbres del mar. Ripert propone que el Derecho Marítimo refiere al conjunto de normas que se aplican a quienes explotan el transporte, la navegación marítima y a los usuarios del tráfico marítimo y que su naturaleza se encuentra intrínsecamente relacionado con lo mercantil. Ripert analiza la utilidad del mar en nuestros tiempos, concluyendo en que inevitablemente el mar ha sido absorbido por el mercantilismo dado al gran peso económico que significa: “*en la actualidad el derecho marítimo se ahoga en el derecho mercantil*”.¹⁰

En definitiva, el Derecho Marítimo no se origina *ex lege*, sino su existencia es producto de usos y costumbres empleados de acuerdo con las circunstancias que se les presentaban a los navegantes. Hablar de una autonomía para el estudio del Derecho Marítimo es necesaria dado a la dualidad tanto Pública como Privada que con frecuencia se requiere para su estudio integral, lo Público en el sentido de la delimitación tanto espacial como temporal del mar y lo Privado en el sentido de los sujetos que se encuentran regulados en esta materia (empresas navieras, buques mercantes,

⁹ LACLETA Muñoz, José Manuel (2007), *El régimen jurídico de los espacios marinos en Derecho Español e Internacional*, Universidad Politécnica de Madrid, España, p. 1-3.

¹⁰ RIPERT, Georges (1950). *Droit maritime: Navigation. Navires. Personnel. Armateurs. Créanciers* (Vol. 1). Éditions Rousseau, p. 222.

tripulantes, etc.).

Ciertamente, esta confusión no sólo es doctrinal, sino que, los mismos ordenamientos jurídicos suelen encontrarse en un panorama similar, por ejemplo, a excepción de algunos ordenamientos como el italiano o el argentino donde el Derecho Marítimo ha sido objeto de una codificación independiente, el Derecho Marítimo se encuentra ubicado (generalmente) en los códigos mercantiles.

En conclusión, unificar los conceptos de Derecho Marítimo sería imposible por que como se ha expuesto, los conceptos que guarda dependen del tiempo y espacio en que se analicen. Bajo esta perspectiva, el Derecho del Mar, el Derecho Marítimo y el Derecho Internacional Marítimo se tomarán como materias que difieren en nombres, pero similares en su objeto regulador: el mar. El Derecho Marítimo está en constante transición y convergencia, con mayor normalidad aumentan las acciones que ocurren en la navegación (laborales, comerciales, civiles, delictivas, etc.); con mayor frecuencia conviven en la navegación las ramas del Derecho (lo mercantil, penal, civil, etc.); por lo que, no es posible negar que hoy en día el Derecho Marítimo se ha convertido en una ciencia particular, atípica y autónoma para el Derecho Internacional. Los enfoques que se le pueden dar al Derecho Marítimo pueden ser relativos, empero, la acepción sobre la cual se tornará toda la investigación será: El Derecho Marítimo como el conjunto de normas y principios que regulan los hechos, sujetos, objetos y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación marítima.

1.2. La Alta Mar como un *res communis* en el Derecho Internacional.

Como se ha demostrado, el mar ha sido uno de los medios más importantes para el desarrollo de la humanidad, no solo por ser una fuente valiosa de alimentos y de recursos naturales, sino también porque constituye la vía más expedita para la comunicación y el transporte tanto de personas como de mercancías. La consolidación y expansión de las civilizaciones no se hubiera propiciado sin este espacio marítimo, por ello, conscientes del papel predominante que el agua juega sobre la humanidad, su disputa por el dominio de cada espacio marítimo ha sido una constante en la configuración del sistema internacional.

De acuerdo con Alejandro Vergara, desde el punto de vista jurídico, dentro del planeta, se distinguen 3 situaciones del agua, estas son: a) Las aguas del mar, conocido también

como la *Alta Mar* o *Aguas Internacionales*, las cuales poseen la mayor masa planetaria y son consideradas como un "*res communis*"/cosa común de la humanidad; b) Las aguas del "mar territorial", las que en conjunto con la llamada placa continental o plataforma continental (terreno situado bajo esas aguas), forman parte de la soberanía nacional; y c) Las aguas "terrestres" o "continentales" (pueden ser superficiales o subterráneas), que por su propia naturaleza son bienes públicos y que se encuentran regulados por regímenes particulares.¹¹

Ciertamente esta clasificación es válida y aceptada internacionalmente, empero, el régimen jurídico de los espacios de navegación es mucho más compleja de lo que en aparenta. La vinculación entre la esfera internacional y la nacional amerita una coordinación precisa entre la codificación de los usos y costumbres del mar y los navegantes a nivel internacional (el contenido de las convenciones, tratados, acuerdos bilaterales y multilaterales) y lo establecido por la normatividad interna bajo las competencias y facultades de cada Estado. Esta coordinación debe ser directamente proporcional entre una y otra dado a que de ésta depende la delimitación de los espacios marinos; por ejemplo, es desde el Derecho Internacional donde se establece el otorgamiento de la soberanía y los límites máximos que puede medir un espacio marítimo, pero son los Estados los que determinarán si aceptan la competencia espacial de acuerdo con el límite propuesto o lo delimitan con una medición inferior. La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante CONVEMAR),¹² el máximo documento sobre los mares clasifica a los espacios marinos de la siguiente forma:

- Mar territorial, este espacio, así como las aguas interiores pertenecen a un Estado específico y cuentan con total soberanía, sus dimensiones no podrán ser superiores a las 12 millas.¹³
- La zona contigua: Es el espacio de aguas situadas más allá del mar territorial, el

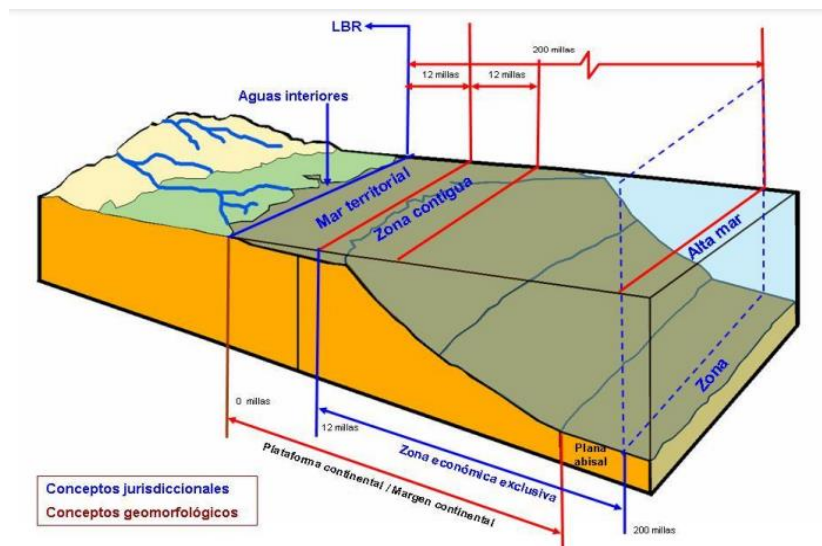
¹¹ VERGARA Blanco, Alejandro. (2006), Historia dogmática del Alta mar y del mar territorial, en *Historia del Derecho Administrativo-Doctrina*, Santiago, Chile; No 299, p. 8-9. Recuperado el 4 de febrero de 2021 de: https://www.researchgate.net/profile/Alejandro-Vergara-Blanco/publication/259284250_Historia_dogmatica_del_alta_mar_y_del_mar_territorial_Santiago_2006/links/0c96052ab271742763000000/Historia-dogmatica-del-alta-mar-y-del-mar-territorial-Santiago-2006.pdf

¹² En este apartado sólo se mencionan los espacios marinos *grosso modo*, ya que, en el apartado correspondiente a Alta Mar desde la perspectiva de la CONVEMAR, se desglosa a mayor profundidad.

¹³ LÓPEZ Villamil, H. (1973). La Delimitación y Explotación de los Espacios Marinos y Oceánicos. *Revista Española de Derecho Internacional*, 26, p.89-109.

Estado tiene una soberanía restringida de este espacio. Su anchura no puede excederse de las 24 millas a partir de la Línea Base Recta.

- La Zona Económica Exclusiva se encuentra situada más allá del mar territorial, El estado ribereño tiene soberanía para la explotación y jurisdicción sobre esta zona. Su dimensión no puede excederse más de 200 millas marinas.
- La plataforma continental comprende el lecho y el subsuelo de la zona del mar que se extiende por debajo del mar territorial, se dimensión puede alcanzar las 200 millas marinas.
- El Alta Mar comprende el espacio restante a los mencionados y está abierta a todos los estados, sean ribereños o sin litoral.¹⁴
- La Zona son los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de la jurisdicción nacional de los Estados, actualmente es considerado *patrimonio común de la humanidad*.¹⁵



Para fines objetivos de la investigación, nos enfocaremos en esta penúltima clasificación: La Alta Mar. *Alta Mar*, fue un término que apareció codificado por primera ocasión en la Convención de Ginebra de sobre el Derecho del Mar de 1958,¹⁶ dicha convención fue el resultado de los múltiples intentos internacionales, y el primero, de *Naciones Unidas* por unificar y uniformar el Derecho del Mar en el Derecho Internacional. Las Convenciones y el Protocolo son el resultado de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958. La

¹⁴ CASADO Raigón, R. (2016). "La investigación científica en los espacios marinos reconocidos por el Derecho internacional". *Revista Española de Derecho Internacional*, 68(2), 183-206.

¹⁵ LÓPEZ Villamil, H. (1973). "La Delimitación y Explotación de los Espacios Marinos y Oceánicos". *Revista Española de Derecho Internacional*, 26, p.89-109.

¹⁶ INFANTE, M. T. (2019). "Nota sobre la conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del mar". *Revista de Ciencia Política*, 2(1), p.55-66.

convocatoria de la Conferencia (en virtud de la resolución 1105 (XI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 21 de febrero de 1957) fue la culminación de un largo proceso, iniciado desde la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional de La Haya de 1930, bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones.¹⁷

En esta Conferencia se trató el tema de las aguas territoriales y, aunque no se llegó a un acuerdo sobre la anchura del mar territorial, en el informe correspondiente se presentaron 13 proyectos de artículos en que se establecía un cierto consenso sobre muchos aspectos del tema. En lo que corresponde a la Alta Mar, se estableció lo siguiente: “*Las riquezas del mar constituyen un «patrimonio común»*”.¹⁸Dichos artículos fueron la base para trabajos ulteriores.

Así pues, en el marco de las Naciones Unidas, la Comisión de Derecho Internacional señaló desde el principio de su labor, en 1949, el régimen de la Alta Mar y del mar territorial entre los temas que estaban listos para ser codificados. La Conferencia, en la que participaron 86 Estados, como bien lo señala Tullio Treves, tenía como enfoque examinar “*el derecho del mar, teniendo presentes no solamente los aspectos jurídicos del problema, sino también sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos*” e incorporar “*el resultado de sus trabajos en una o más convenciones internacionales o en los instrumentos que juzgue apropiados*”,¹⁹ (resolución 1105 (XI) mencionada anteriormente). Empero, esta convención no logró agrupar las disposiciones relativas al Derecho del Mar en un solo instrumento, sino en 4 convenciones y un protocolo: La Convención sobre el mar territorial y la zona contigua (entró en vigor el 10 de septiembre de 1964); la Convención sobre la Alta Mar, (entró en vigor el 30 de septiembre de 1962); la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la Alta Mar, (entró en vigor el 20 de marzo de 1966); la Convención sobre la plataforma continental, (entro en vigor el 10 de junio de 1964); y el Protocolo de firma facultativo, (el 30 de septiembre de 1962).²⁰

¹⁷ Sociedad de las Naciones, (1930), “*Actas de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional*” (LN. doc. C.351.M.145, 1930, V.); *informe de la Segunda Comisión, Publicación de la Sociedad de las Naciones V. Legal, V. 9 (C.230, M. I 17, 1930. V)*.

¹⁸ GUERRERO, J. Gustave, (1930). “*La Codificación du Droit International*”. París, Francia, p. 222.

¹⁹ TREVES Tullio, (2000), “*Law of the Sea*”, *The Common Heritage and Emerging Challenges*, La Haya, p. 22-33.

²⁰ En la actualidad, estas convenciones siguen vigentes. Los Estados obligados por las Convenciones y el Protocolo son: por la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, 52 Estados; por la Convención

La codificación del derecho del mar alcanzada después de muchos esfuerzos en las últimas etapas de la labor de la Comisión de Derecho Internacional no rindió los resultados esperados como para unificar el derecho del mar en un solo código y contar con la aprobación de miembros requerida para poder entrar en vigor y tener la trascendencia esperada; sin embargo, *en términos generales*, los objetivos obtenidos de este episodio fueron la pauta que marcó una generación del Derecho del Mar que culminó en la creación de un nuevo régimen jurídico para el mar, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En términos precisos, los resultados obtenidos condujeron a establecer la primera definición de la Alta Mar, que a letra dice: *Se entenderá por «alta mar» la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.*²¹

Dicho concepto no diferencia mucho con la *Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR)*²², convención a la que dedicaremos más información en el apartado siguiente, la cual establece que, la Alta Mar, también conocido como Aguas Internacionales, se entiende como *las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico.*²³ De este enunciado, debe anticiparse que no hay una definición específica de lo que es la Alta Mar, ante la extensión y complejidad que abarca este espacio, Naciones Unidas se limita a explicar lo que no es la Alta Mar. Respecto a la extensión, a ciencia cierta se desconocen sus dimensiones precisas debido a que para su cálculo es necesario conocer la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva (los espacios marinos bajo la soberanía estadual total, restringida o especial) de cada uno de los Estados.

Por su parte, la complejidad de la Alta Mar, atiende a lo estipulado con las libertades concedidas en este espacio, de acuerdo con la CONVEMAR, el Art. 87 dice:

sobre la Alta Mar, 63 Estados; por la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, 38 Estados; por la Convención sobre la plataforma continental, 58 Estados; y por el Protocolo de firma facultativo, 38 Estados. Los Estados que o forman parte de la CONVEMAR, pueden regirse por esta normativa si son Estados Parte. Información referente a: Infante, M. T. (2019). *Nota sobre la conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Revista de Ciencia Política*, 2(1), 55-66.

²¹ Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar. (1958), Artículo 1. Recuperado el 11 de febrero del 2021: https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html

²² Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982), Montego Bay, Jamaica.

²³ CONVEMAR (1982), *Art.86 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Montego Bay, Jamaica. Recuperado el 07 de febrero del 2021: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral: a) La libertad de navegación; b) La libertad de sobrevuelo; c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; d) Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2; f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII. 2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona.²⁴

Desde esta vertiente, ambas convenciones concluyen con que la Alta Mar se define por la parte del mar no perteneciente al resto de los espacios marinos; el derecho a que cada Estado posea buques que enarboles su pabellón en las condiciones establecidas por él, indicando la polémica condición de que exista una “relación auténtica”; los derechos y deberes del Estado del pabellón; la piratería; el derecho de visita; la persecución; el tendido de cables y tuberías submarinos, pero sobre todo, mediante esta convención se otorgan libertades para todos los Estados sean ribereños o sin litoral.

Empero, al suscribir esto, se entiende que la Alta Mar no solamente abarca el mar, sino que su área guarda en sí el lecho del mar, el espacio aéreo que gravita sobre y debajo de ellas (no confundir con *La Zona*, la cual se encuentra definida en el art. 1, inciso 1 de la CONVEMAR, donde refiere: “*Zona*” se entiende como los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, y que, de acuerdo al art.136 de la CONVEMAR: *La Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad*).²⁵ Es decir, se determina a la Alta Mar como un espacio abierto a todas las naciones, un *res communis, cosa común de la humanidad*.

²⁴ Id. Art.87 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

²⁵ Id. Art.1 y Art.136 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Por su parte, el término *res communis*, es respuesta a uno de los cuestionamientos más grandes de la historia: ¿a quién pertenecen los mares? En este sentido, para comprender el significado de este término, es importante retroceder y situarnos en la Edad Antigua, donde el mar era concebido, de acuerdo con García Amador, como un: *ius communicationis*, un medio de comunicación entre los pueblos y una fuente de riquezas (un lugar de donde provienen recursos minerales y recursos vivos que sirven para el desarrollo y la alimentación de la humanidad).²⁶ Esta concepción era posible en el sentido que el mar era considerado *res extra commercium*, (cosa fuera del comercio) y/o *res intra patrimonium* (cosa fuera del patrimonio), cosas que por su propia naturaleza no pueden ser comercializadas o permitir que alguien pueda adquirirlo.²⁷

Siguiendo esta línea, en concordancia con Torres Alfosea, establece que el primer documento histórico en el que se determinan la pertenencia de las aguas marinas es el compendio de leyes realizado bajo el imperio de Justiniano I con el nombre de *Instituta o Instituciones*,²⁸ mandadas recopilar por este emperador en torno al 530 d. C.:

“En ellas se recoge que, según el derecho natural, son cosas comunes a todos: el aire, el agua que corre, el mar y sus costas. A ninguno le está prohibido acercarse a las costas del mar con tal de que se abstenga de ofender a las aldeas, monumentos y edificios, porque no son, como el mar, del derecho de gentes. Queda establecido, pues, que el mar y sus costas son res communes (cosas comunes), que es el término que identifica a aquellos elementos cuya propiedad y uso son de todos, frente a las res nullius (o cosas de nadie), que son aquellas cuya propiedad no es de nadie y que son susceptibles de ser aprovechados por todos, como por ejemplo la caza. Esta distinción es importante, porque de las res communes derivará siglos más tarde el dominio público, en el que la propiedad y el uso son, por ser comunes,

²⁶ GARCÍA Amador, Francisco V. (1960), *El Régimen del Mar en el Derecho Internacional Contemporáneo*, Cursos Monográficos. Volumen VIII, Academia Interamericana de Derecho Comparado e Internacional, p. 423.

²⁷ GIUSEPPE Branca, (1941), *Le cose "extra patrimonium humani iuris"*, Torino, Giappichelli. Recuperado el 14 de febrero del 2021, de: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0716-54552012000100005

²⁸ Dell' Oro, Vide A., (1961-1963), *Le res communes omnium dell'elenco di Marciano e il problema del loro fondamento giuridico*, Studi Urbinati p.30-31

de todos".²⁹

Así pues, los romanos en relación con el mar establecieron el régimen de *res communis* según el cual ciertos recursos del mar son de todos, comunes, y el de *res nullius*, que reconoce que hay recursos que "no son de nadie". Vale la pena hacer hincapié en que tanto la *res communis* y la *res nullius*, son figuras provenientes del Derecho Romano, debido a su carácter de bienes comunes y de cosas sin dueño, respectivamente. Empero, la *res communis* o cosa común quedaban incluidos todos aquellos bienes que no pertenecían a nadie porque en realidad pertenecían a todos, por ejemplo, el aire y el agua de los ríos o del mar. De acuerdo con Tello Moreno,³⁰ la teoría que rige estos bienes consignaba el principio de no apropiabilidad, lo que impedía la constitución de derechos reales sobre ellos, pero también implicaba el principio de la libertad de uso común para todas las personas. Por su parte, la *res nullius* se refería a la cosa sin dueño, rubro que comprendía todos los objetos que no pertenecían a nadie. La diferencia es que este concepto es que sí incluía el principio de apropiabilidad y así, las cosas sin dueño podían pasar a formar parte de la propiedad de las personas. Dicha figura sirvió de base o fundamento para la concepción clásica del Derecho Internacional sobre la apropiación de territorios cuando éstos no pertenecían a Estado alguno reconocido formalmente por la comunidad internacional, los que, al ser "descubiertos", eran ocupados y apropiados. No obstante, la ambigüedad de este sistema permite inevitablemente al establecimiento de espacios marítimos, casi como extensión de los espacios terrestres. En definitiva, como bien lo retoma Juan-Francisco Martín,³¹ el Derecho romano daba ya el suficiente juego de interpretación para que las potencias pudieran establecer, según su propio interés estratégico y coyuntural las distinciones entre lo común y lo de nadie, y por ello ambos usos podían llevar a una interpretación muy laxa del principio de libertad de los mares. De ahí que el propio Imperio (romano) se apoyará de este vacío legal para

²⁹ TORRES Alfosea, Francisco José (s/f), *¿A quién pertenecen los mares? Evolución de la soberanía marítima a lo largo de la historia*. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física Universidad de Alicante, España, p. 683-888.

³⁰ TELLO Moreno Luisa Fernanda, (2012), *El derecho al patrimonio común de la humanidad*, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, México, p.15. Recuperado el 13 de febrero del 2021: http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Nov_6.pdf.

³¹ MARTÍN Ruiz Juan-Francisco, (2005) *Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario*, Scripta Nova, en Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 185. Recuperado el 13 de febrero de 2015: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-185.htm>

desarrollar una gran flota marina y establecer mediante la relación de apropiación una privatización de los recursos del Mediterráneo y un espacio marítimo imperial, el *Mare Nostrum* (nuestro mar) como un medio de una geoestrategia para su expansión colonial y de dominio de otros territorios. Así pues, este acontecimiento es un claro ejemplo de la geopolítica marina y la delimitación de espacios según la coyuntura histórica.

Ahora bien, hay que tomar en cuenta que, el concepto de soberanía marítima es mucho más reciente que la disputa por los espacios marítimos. Desde un punto de vista histórico, el origen de la soberanía marítima está ligado a la aparición de los Estados-nación, tras la paz de Westfalia de 1648. Sin embargo, la constante lucha por los espacios marítimos condujo a que desde la antigüedad existieran muchos intentos por codificar la posesión de los mares. Hasta la mitad del segundo milenio, aunque el derecho del mar se limitaba a una serie de usos y costumbres desarrolladas navegantes, con el descubrimiento del nuevo continente (América) el interés y lucha por el espacio marítimo fue mucho más disputado³², por su parte, Soto Lamadrid, opina al respecto: *Por lo que respecta a España y Portugal, la exclusividad que pretendían sobre la navegación en sus mares se traducía, prácticamente, en el monopolio de la explotación y del comercio de las tierras recién descubiertas en Ultramar, al prohibir a otras naciones el trato directo con los nativos.*³³

A su vez, dicha postura por el control de los mares era sustentada por la tesis geopolítica respecto al dominio marítimo, ejemplo de ello, es la expresión de Sir Walter Raleigh, quien durante el reinado de Isabel Tódor en Inglaterra (reinó entre 1558 y 1603), afirmó lo siguiente: *“quien domina el mar, gobierna el comercio mundial y, de esa manera, la riqueza universal, y finalmente, llega a dominar el mundo mismo”*.³⁴

Por su parte, Arriola Jonathan opina lo siguiente: *“Los siglos XV y XVII son el momento de rápida expansión del comercio de ultramar. Ello generó, entre otras, una disputa por la pertenencia de las Indias Orientales que habían sido recientemente “redescubiertas”*

³²LÓPEZ Villamil, Humberto, (1958), *La Plataforma Continental y los problemas jurídicos del mar*. Talleres Gráficos, Madrid, p. 5

³³SOTO Lamadrid, Miguel Ángel. (1981), *La Solución de controversias en el Derecho del Mar*, Tesis Doctoral: Facultad de Derecho, Universidad Complutense de Madrid, España, p. 36-44

³⁴SARNO, Hugo Gastón, (2007), *Introducción al espacio marítimo* – 1.ed. – Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 14 de febrero de 2021, de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/B91BBA81A3C305200525770A00767EB0/\\$FILE/Sarno.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/B91BBA81A3C305200525770A00767EB0/$FILE/Sarno.pdf)

por los portugueses. En ese sentido, tanto España, Portugal, Inglaterra y Venecia alegaban, cada una por separado, su dominio sobre grandes extensiones del mar, incluyendo también el monopolio de la navegación y la pesca”.³⁵

Para entender este escenario, es preciso situarnos a una *Europa iusnaturalista* donde los juristas de la época basaban sus interpretaciones en el iusnaturalismo o derecho natural, según el cual, el mar y sus recursos son parte de la naturaleza, por tanto, creación de Dios. Es voluntad divina, se creía, que algunos países hayan sido bendecidos con dichos recursos, como un regalo, y no corresponde al ser humano cuestionar esta decisión. Ciertamente, la teoría *iusnaturalista* era la predominante en el Occidente, sin embargo, el grado de interpretación dependía de cada nación, por ejemplo, la escuela inglesa de juristas era mucho más literal en su interpretación. Dicha postura permitía a los ingleses justificar la creación de un *corpus teórico* tendente a la apropiación de espacios marinos adyacentes a espacios terrestres (incluidas sus colonias) que se encontraban bajo su competencia soberanas. Por su parte, España y Portugal consideraban que la voluntad de Dios sólo puede ser conocida a través de sus representantes en la tierra, ejemplo de ello, es la bula papal de finales del siglo XV, con el que el Papa Alejandro VI, divide entre España y Portugal las rutas de dominio, favoreciendo a la expansión española mediante la cesión de la soberanía de las nuevas tierras y mares que se descubrieran.³⁶

Ante este contexto, Hugo Grocio defendió el interés de los holandeses de participar en el comercio de las Indias Orientales contra las pretensiones derechos monopólicos tanto de los portugueses como de otras potencias europeas, argumentando la necesidad de igualdad y libertad para el derecho del mar. Grocio, inspirado en Bartolo de Sassoferrato³⁷, quien era considerado la primera persona en establecer un límite de jurisdicción marina, al actuar como árbitro en la controversia entre Venecia y Génova, y que mediante su obra *De Insula*,³⁸ cuestiona la concepción romana respecto al “*dominios*

³⁵ARRIOLA, Jonathan. (2010), *Hugo Grocio: en los orígenes del pensamiento internacional moderno*, Universidad ORT, Uruguay, p. 44

³⁶Este hecho es importante porque sienta las bases del Tratado de Tordesillas por el que España y Portugal se reparten las tierras del nuevo continente.

³⁷CEREZO de Diego, Prometeo (1977). «Orígenes de la teoría del Mar Territorial en Bartolo de Sassoferrato», en *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 30, n.º 2-3, pp. 237-256.

³⁸TORRES Alfosea, Francisco José (s/f), *¿A quién pertenecen los mares? Evolución de la soberanía marítima a lo largo de la historia*. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física Universidad de Alicante, España, p. 693-694.

maris"(dominio marítimo) (régimen que restringe la soberanía absoluta del monarca solamente al mar territorial),³⁹ contraponiendo a la exclusividad marítima por la libertad a los mares por fuera del mar territorial, retomando y proponiendo la efectiva práctica de los mares como un *res communis*.

Otro de los autores en tratar estos ideales era Fernando Vázquez de Menchaca, un doctrinario español que en 1560 edita *Controversias*,⁴⁰ un texto en donde aborda diferentes problemas del Derecho del Mar tales como la privatización de los mares por las potentes y el limitado acceso por parte del resto de los Estados no potencias económicas. Vázquez de Menchaca, entre otras propuestas que expone, plantea la necesidad de que el mar deba ser un espacio libre donde las leyes humanas no puedan imponerse a la voluntad de Dios. Según Fernando Vázquez, cada individuo tiene libertad de acción, sin más limitaciones que la prohibición de violar la Ley Natural. Y como la Ley Natural sostiene que los mares son creación de Dios, las acciones humanas deben quedar sometidas a ella, es decir, los mares son por derecho natural de todos.⁴¹

Por su parte, en los primeros años del siglo XVII *Huig Van der Groot*, mejor conocido como Hugo Grocio, retomó ambos ideales y los plasmó en una obra intitulada "*Mare Liberum*".⁴² A lo largo de este documento, Grocio defiende con certeza que el "*uso del mar y del aire es común a todos*", apela en favor de la libertad marítima (libertad de

³⁹ Bartolo es considerado como uno de los primeros hombres en proponer una delimitación de los espacios marítimos, al respecto decía lo siguiente: "La jurisdicción sobre el mar territorial debe extenderse sobre las 100 millas adyacentes, medida equivalente a una distancia no superior a dos jornadas y que puede, por lo tanto, considerarse como lugar vecino". Otra de las propuestas para delimitar el mar territorial es el propuesto por Cornelio Van Bynkershoek, en su obra *Dissertatio de dominio juris de 1703*, en la que afirma que "el imperio del Estado termina allí donde termina el poder de sus armas", poder que en su época quedó ilustrado por el alcance de un tiro de cañón, (tres millas aproximadamente, una legua marina). Durante los siglos XVIII y XIX, esta medida fue universalmente admitida, la cual, se convirtió en una norma de derecho internacional. Información obtenida por: Naciones Unidas, (1979), *Crónica*, marzo, 1979, Vol. XVI, núm. 3, p. 43.

⁴⁰ Hay dos ediciones de las *Controversias*, la de Barcelona de 1563 y la veneciana, de 1564. La fecha en la que fueron redactadas es desconocida.

⁴¹ CARPINTERO Benítez, Francisco (1974): «La función del Derecho en Fernando Vázquez de Menchaca», en *Anuario de filosofía del derecho*, n.º 17, pp. 9-14. Disponible en línea en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2064825>

⁴² Hugo Grocio escribe en 1606, *Mare liberum*, el duodécimo capítulo (*De iure praede commentarius*), publicado tres años después. *De iure praede commentarius* que no fue publicada íntegramente hasta 1868, mucho después de su muerte. El motivo argumentado es, de nuevo, la imposibilidad de ejercer un dominio efectivo y prolongado sobre las aguas del mar, sólo que esta vez sustentado en la doctrina del derecho natural, emanado de la ley divina, a partir de estudios anteriores, como las *Controversias* de Vázquez. El motivo argumentado es, de nuevo, la imposibilidad de ejercer un dominio efectivo y prolongado sobre las aguas del mar, sólo que esta vez sustentado en la doctrina del derecho natural, emanado de la ley divina, a partir de estudios anteriores, como las *Controversias* de Vázquez. (GROOTE, H, (1618). *De mare liberum*. Trad. Blanco García, Darías, (1956). *De la libertad de los mares*, Madrid.)

navegación, de pesca y de comercio), no sólo para Holanda sino para todas las naciones basando sus argumentos en los principios que componen el derecho natural.

No obstante, pese a que existen postulados que apuntan que el interés de Hugo Grocio se encontraba mucho más motivado a beneficios económicos y personales, el pronunciamiento de dicha obra se considera como la primera que establece las bases del Derecho Internacional del Mar.⁴³ En efecto, este postulado causó polémica de forma doctrinaria en el escenario internacional debido a que varias naciones comenzaron a cuestionarse la posibilidad para acceder al mar. Sin embargo, en la coyuntura internacional del siglo XVII, sólo implantó nuevos ideales dado al poco interés del resto de las naciones para actuar en contra de las potencias marítimas. De acuerdo con García Arias, como tal, el pronunciamiento de *Mare Liberum* sólo se le puede atribuir, a dos hechos:⁴⁴

- Condujo a las negociaciones entre España y las Provincias Unidas (Países Bajos) que concluyeron con la firma de la Tregua de los Doce Años en Amberes el 9 de abril de 1609, documento por el que España garantizaba libertad de navegación a los buques neerlandeses.
- Incitó a los británicos a adoptar una política restrictiva de la libertad de pesca –y de los mares en general– mediante la promulgación el 6 de mayo de 1609 de Jacobo I, que acrecentó la rivalidad comercial entre las dos Compañías de las Indias Orientales, la británica y la holandesa.

La tesis de Grocio constituía una amenaza para todas las potencias, particularmente para el poderoso dominio comercial de Inglaterra, por lo que, la primera consecuencia

⁴³Dentro de las especulaciones de los motivos fundamentados que tuvo Grocio para llevar a cabo este pronunciamiento, se encuentra una que refiere a que la teoría de los mares libres se esconde el interés comercial neerlandés porque las rutas marítimas interoceánicas no se vieran perjudicadas con la aparición de espacios de soberanía de otras naciones y, eventualmente, que esto aumentara los riesgos en el comercio o un aumento de costes. Para explicar esto, conviene contextualizar la doctrina de Grocio en su momento histórico: en 1602 se había fundado la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, en la que Grocio trabajaba como abogado y cuyos intereses defendía. La Compañía tenía especial interés en desarrollar esta doctrina, y en difundir las investigaciones de Grocio tan pronto como fuera posible, sobre todo para anular a sus rivales comerciales más directos, Portugal y España, beneficiados por la injerencia papal y que aseguraban que el solo descubrimiento otorgaba posesión, sin necesidad de ejercer un control o dominio efectivo. (TORRES Alfosea, Francisco José (s/f), *¿A quién pertenecen los mares? Evolución de la soberanía marítima a lo largo de la historia*. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física Universidad de Alicante, España, p. 694-696).

⁴⁴GARCÍA Arias, Luis (1964): *Estudios de historia y doctrina del derecho internacional*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, p. 219

efectuado fue la reacción de William Welwod, un jurista escocés quien constituye la obra *De dominio maris* en 1615. En esta obra, además usar textos bíblicos para argumentar que en algunos casos las naciones podrían reclamar derechos nacionales exclusivos sobre las aguas territoriales (como el caso de Inglaterra); también acusó a Grocio de justificar la pesca abusiva de los Países Bajos en aguas de Escocia.

A Welwod⁴⁵ se le reconocen sus esfuerzos por crear las bases del derecho del mar escocés y por ser el primero en formular las leyes del mar en una lengua germánica insular. Sin embargo, su éxito sólo puede atribuirse a las leyes locales escocesas, ya que, a nivel internacional no tuvo el alcance esperado como para responder a *mare liberum*.

La respuesta que le hizo frente a la tesis de Grocio apareció a poco más de una década de que se escribiera *Mare Liberum*. Inglaterra replicó los argumentos holandeses con la magna obra de su nacional John Selden. La réplica se componía de un texto revisado primeramente por el rey Jacobo I en 1618 y publicado hasta 1635, bajo el título *De dominio maris regio*, texto mejor conocido por la tesis que guardaba, *Mare clausum*.⁴⁶ En dicha publicación, Selden rebatía la doctrina de Grocio al destacar que el uso del mar y del aire no son *cosa común* de la humanidad debido a que su uso y soberanía pueden limitarse por mandato de las naciones como un derecho plenamente reconocido por la costumbre internacional.⁴⁷ Franco Salomón lo explica este seceso de la siguiente forma: *Selden sostenía, a diferencia de la interpretación justiniana, que los mares no son res communes, o sea, de toda la humanidad, y aunque reconocía como especial el derecho*

⁴⁵WELWOD, William (1578-1622) fue un importante jurista escocés pionero en las leyes marítimas escocesas. Entre las obras que destacan a Welwod se encuentra su libro intitulado “El derecho del mar de Escocia”, publicado en 1590 por Robert Waldegrave, «el primer libro de jurisprudencia marítima».

⁴⁶ De acuerdo con Soto Lamadrid, la teoría del dominio marítimo se entiende mejor con su complemento *De iusto Imperio Lusitanorum asiático* publicado en 1625 por el Fray Serafín de Freitas, con el que defiende el monopolio de la navegación oceánica. Así, al sumarlos con los ideales de Selden sobre los derechos monopolizadores sobre el mar próximo, podemos observar la antítesis completa a la tesis de *Mare Liberum*. (SOTO Lamadrid, Miguel Ángel. (1981), *La Solución de controversias en el Derecho del Mar*, Tesis Doctoral: Facultad de Derecho, Universidad Complutense de Madrid, España, p.25 y Freitas, Serafín de, (1625) *De iusto Imperio Lusitanorum Asiático*, traducción de José Zurita, Valladolid, Imprenta de la Casa Social Católica, 1925.)

⁴⁷ Información recopilada de BRITO, Mónica (2003), *Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas*, *Journal of the History of Ideas*, 64-3, p. 361-377 y de Martín Ruiz Juan-Francisco, (2005) *Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario*, *Scripta Nova*, en *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 185. Recuperado el 13 de febrero de 2015: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-185.htm>

*de paso, propuso que el mar, como la tierra, fuera susceptible de apropiación y por lo tanto objeto de dominio privado.*⁴⁸

A diferencia de *Mare Liberum*, la postura de *Mare Clausum* repercutió con mayor éxito al contar con el respaldo de las potencias marítimas y económicas del siglo XVII. Si bien, Países Bajos obtuvo una ventaja como resultado del postulado de Grocio, la doctrina vencedora a nivel internacional fue la emitida por John Selden. El argumento que sostenía esta victoria debía su existencia a que las potencias marítimas refutaban que no sólo se trata de poseer dominio marítimo sino también debían tener la capacidad para proteger y dar mantenimiento. Gran Bretaña, por ejemplo, sostenía que su historia demostraba su capacidad para ejercer un dominio efectivo (*dominium*) en mar abierto, por lo que, era su derecho conservar su lugar como potencia marítima. Ciertamente, *Mare Liberum* no gobernó en el derecho del mar a nivel internacional, empero, su creación forjó el camino de la doctrina del Derecho Internacional. La tesis de Grocio logró retomar viejos ideales e implantar nuevos cuestionamientos sobre el dominio marítimo y la posibilidad para acceder de forma libre al mar. Este episodio, sin duda alguna, es un parteaguas para el Derecho del Mar, es la configuración para una nueva concepción del derecho y competencia sobre el mar.

En efecto, en los años venideros surgieron nuevas vertientes que configuraron no sólo en el derecho del mar sino también las relaciones internacionales. Cuestionamientos sobre la competencia y soberanía del mar comenzaron a ser tan frecuentes que nuevos estudiosos intentaron plantear sus teorías con la finalidad de delimitar el espacio marítimo de cada nación.

Ya en el siglo XVIII, Cornelius van Bynkershoek,⁴⁹ compatriota de Hugo Grocio, logró sentar un principio sobre el que se estipulaba la delimitación del mar territorial y el establecimiento del primer espacio marítimo de la Edad Moderna. Esta nueva tesis, que conjuntó tanto las bases de Grocio como las de Selden. De acuerdo con Cornelius en su obra intitulada *De dominio maris dissertatio*, el mar abierto era de todos (postulado de

⁴⁸ SALOM Franco, Nicolás (2001), *Vitoria y Grocio frente al mar*, en Revista de Estudios Socio-Jurídicos, vol. 3, n.º 1, pp. 93-141. Universidad del Rosario, Bogotá (Colombia). Recuperado el 15 de febrero de 2021 de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-05792001000100006&lng=en&tlng=es

⁴⁹ VR de AM. (1949). "*Cornelio van Bynkershoek. Su vida y sus obras*". Revista Española de Derecho Internacional Vol. 2, núm. 1 (1949) , págs. 295-301.

Grocio), pero el mar adyacente a las costas de un país quedaba bajo la soberanía de éste, siempre y cuando, demostraran tener capacidad de control efectiva sobre esta zona⁵⁰ (tesis de Selden). Van Bynkershoek explicaba que la capacidad efectiva de una nación sobre una superficie terrestre sólo podía entenderse mediante su capacidad de artillería para la protección de su espacio marítimo, Víctor Luis Gutiérrez Castillo lo explica de la siguiente forma: “*Cornelius van Bynkershoek propuso como límite máximo de jurisdicción el punto hasta donde los Estados ribereños podían garantizar con su artillería un control efectivo del espacio marino. Dado que el cañón era el arma bélica más potente del momento, se entendió que dicho límite no podría exceder de la distancia que alcanzara el disparo de un cañón*”.⁵¹

Este postulado, en un principio, fue bien recibido por el concierto de naciones en el siglo XVIII. Sin embargo, luego de unos años, las críticas a este postulado se hicieron presentes debido a la disparidad económica, tecnológica y armamentista para competir entre las naciones y las potencias marítimas. A razón de ello, en las últimas décadas del siglo XVIII, Ferdinando Galiani, jurista italiano propuso estandarizar la medida del mar territorial a 3 millas, valor promedio del alcance de las balas de un cañón de la época.

Con esta nueva tesis, Galiani tenía por objetivo resolver las inconformidades del postulado de Cornelius e imperar su principio de forma universal. La tesis de *3 millas de mar territorial* obtuvo un considerable alcance entre las potencias de aquellos años, ya que, de cierta forma logró dar cumplimiento a las aspiraciones de los inconformes de la tesis de Cornelius. La transcendencia de este nuevo postulado generó mayor aceptación por parte de las potencias, empero, no logró su objetivo universal. La ausencia de uniformidad continuaba siendo una constante en el derecho del mar en aquellos años, hasta ese momento la esencia de este Derecho se basaba en los usos y costumbres de los navegantes y su regulación se establecía de forma interna, por ello, no existía forma de obligar al resto de las naciones una adopción unánime de esta regla.

La tesis de Galiani creó la necesidad de delimitar su mar territorial, pero polarizó las

⁵⁰ INCLÁN Sergio (s/f); La delimitación del ámbito espacial del mar interno mexicano y el aprovechamiento de sus recursos pesqueros, pp. 17-23. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/988/4.pdf>. Consultado el 21 de septiembre de 2021.

⁵¹ GUTIÉRREZ Castillo, V. L. (2003). *La evolución de la anchura del mar territorial. Perspectiva internacional y española*. Revistas de Estudios de Ciencias Sociales y Humanidades, núm. 9, Universidad de Jaén. Pp. 87-93.

opiniones sobre 3 millas náuticas como medida definitiva para la demarcación de soberanía de las naciones sobre sus aguas. A saber, los partidarios de la teoría, como Estados Unidos y Gran Bretaña, incorporaron este principio en su sistema jurídico, mientras que, los opositores a la teoría de Galiani optaron por hacer caso omiso y mantener una delimitación de su mar territorial de acuerdo con sus propios intereses con medidas que iban entre las 6 y las 12 millas náuticas, este fue el caso de Suecia, Noruega, España, Portugal y Rusia. José Manuel Sobrino Heredia explica este suceso histórico de la siguiente forma:

*“Destinada a superar los inconvenientes prácticos del criterio del alcance del disparo de cañón, es la propuesta de Ferdinando Galiani, quien en 1782 adoptó la postura de un límite general de las tres millas. Este límite encontró varias confirmaciones en la práctica internacional, así en 1793, el presidente de los Estados Unidos declaró que las instrucciones dadas a sus agentes eran válidas dentro de la distancia de tres millas medidas desde la orilla del mar. Al mismo límite se refirió en 1878 Gran Bretaña con la Territorial Waters Jurisdiction Act. [...] La extensión de tres millas del mar territorial, si bien fue propia de las principales potencias marítimas, nunca estuvo, sin embargo, universalmente aceptada, reivindicándose igualmente distancias diferentes: cuatro millas por Suecia y Noruega, seis por España y Portugal, doce por Rusia (y posteriormente por la Unión Soviética)”.*⁵²

La tesis de Galiani fue el primer intento por delimitar el mar territorial. Como acertadamente lo explica Heredia Sobrino, el postulado de Galiani significó una nueva etapa para el Derecho Internacional del Mar y el Sistema Internacional, ya que, no sólo se establecían las bases para delimitar el Mar Territorial, además de ello, se institúan su concepto y las pautas para definir a las Aguas Internacionales (Alta Mar, en la actualidad). De acuerdo con la autora, a lo largo de esta fase el régimen jurídico de los mares y océanos se articuló fundamentalmente sobre la distinción de dos espacios marítimos: el mar territorial y el alta mar o mar libre. El mar territorial tenía una extensión

⁵² SOBRINO Heredia, J. M. (1999). *Nuevas tendencias en el derecho del mar*. Recopilado de Cátedra Jorge Juan: Ciclo de Conferencias: Ferrol, curso 1996-1997; Servizo de Publicacións, Universidade da Coruña, España; pág. 94-95
Ibidem, pág. 89.

muy reducida, la exigida por razones de seguridad de las costas y el territorio terrestre y tolerada por las grandes potencias marítimas. En él, el Estado ribereño ejercía soberanía, lo que le facultaba para reservar a sus nacionales el ejercicio de la pesca. Mas allá del Mar territorial se extendía el Alta mar, regido por el principio de libertad (lo que favorecía los intereses de las grandes potencias).⁵³

Tras el paso de los años, los intereses de las grandes potencias anudado con el desarrollo económico, político, social y geopolítico del siglo XX condujeron a que muchas naciones expresaran la necesidad de extender su mar territorial bajo el argumento de proteger tanto su seguridad nacional como sus recursos naturales y económicos. El contexto de la de la Gran Guerra (la primera guerra mundial), ameritaba que los Estados reflexionaran sobre las vías más estratégicas tanto para proteger su soberanía como para atacar al enemigo, por ello, la extensión del mar territorial se convirtió en un tema vital que tenía que ser discutido ante la recién Sociedad de Naciones.⁵⁴

Ya en 1930, la discusión sobre la delimitación de la anchura del mar territorial se convirtió en un tema en discusión por la Liga de Naciones en la Conferencia de la Haya sobre Codificación del Derecho Internacional. El resultado de dicha conferencia no logró el éxito esperado, la obtención de un acuerdo sobre la extensión del mar territorial no fue posible. Empero, fue mediante esta reunión que se hizo evidente tanto la vigencia por continuar manteniendo las 3 millas náuticas como un valor estandarizado entre las potencias para delimitar su mar territorial, como, la necesidad por reconocer a la zona contigua como un nuevo espacio marítimo que debía crearse.

La naturaleza jurídica de la zona contigua nace en esta conferencia y su relevancia responde, de acuerdo con Valeria Sipols, a un deseo de los Estados ribereños de ejercer su vigilancia y control administrativo sobre espacios marítimos adyacentes a su mar

⁵³ Ibidem. Pág. 95.

⁵⁴ A saber, la Sociedad de Naciones o Liga de Naciones fue a precursora de las Naciones Unidas. Fue concebida durante la primera Guerra Mundial, en 1919, en virtud del Tratado de Versalles. Su objetivo era evitar nuevos conflictos internacional, así como, promover la cooperación internacional, la paz y la seguridad. Pese a los buenos ideales que abanderaba, la Sociedad de Naciones tuvo sólo algunos éxitos iniciales, ya que, fue incapaz de evitar la Segunda Guerra Mundial o resolver interrogantes internacionales como la delimitación de los espacios marítimos. A partir del 20 de abril de 1946, la Sociedad de las Naciones dejó de existir, tras haber entregado todos sus activos a las Naciones Unidas y habiendo otorgado a la nueva Secretaría de la ONU el control total de su Biblioteca y archivos. Información consultada de: Naciones Unidas (s/f); Precursora: La Sociedad de las Naciones. Disponible en: <https://www.un.org/es/about-us/history-of-the-un/predecessor>. Consultado el 22 de septiembre de 2021.

territorial antes de llegar a la libertad incondicional de la Alta Mar: “*El paso brusco del mar territorial a la libertad de la alta mar originó la creación de una zona adyacente al mar territorial, jurídicamente tipificada como parte de la alta mar, pero donde el estado ribereño podía extender ciertas competencias estatales con el objeto de reprimir y sancionar determina dos actos de los buques extranjeros que fueran contrarios a la legislación interna del estado*”.⁵⁵

Sobre esta nueva fase del Derecho del Mar, debe recalcarse que, la Conferencia de la Haya de 1930 pese a no lograr surtir efectos uniformes y vinculantes para las naciones, se convirtió en el primer intento por unificar el derecho del mar. Ciertamente, gran parte del fracaso de esta conferencia se debió a la discrepancias y predisposición de los Estados presentes para defender sus propios ideales sobre el límite de la anchura del mar territorial. Empero hay que reconocer que, otra de las razones por las que no se desarrollaron más conferencias entorno a esta temática fue el contexto de la Segunda Guerra Mundial que se avecinaba y preocupaba mucho más al sistema internacional.

Coincidiendo con Gutiérrez Castillo, los cuestionamientos entorno a la delimitación del mar territorial aumentaron en medida que la Segunda Guerra Mundial reafirmó la importancia del mar tanto como una fuente de recursos por explotar como un punto estratégico para defender la seguridad nacional.⁵⁶ En contraste con lo que se esperaba para el derecho del mar, la Segunda Guerra Mundial sólo logró interrumpir las discusiones sobre el Derecho del Mar a nivel internacional, ya que, en el ámbito interno, bilateral y regional los cuestionamientos referentes al derecho del mar continuaron.

Un precedente que marcó un hito sobre la delimitación de la anchura del mar territorial a nivel regional y que llamó la atención del sistema internacional, fue la reunión de veintiún Repúblicas americanas,⁵⁷ llevada a cabo en Panamá del 23 de Septiembre al 3 de

⁵⁵ MAIER, V. S. (1987). La zona contigua en el nuevo orden marítimo internacional. *Boletín de Información*, (No 201-X), Universidad de Salamanca, España; pág. 1-2.

⁵⁶ GUTIÉRREZ Castillo, V. L. (2003), Op. Cit., pág. 90.

⁵⁷ A saber, está organización de Estados Americanos es en la actualidad es la Organización de Estados Americanos (OEA). De acuerdo la información oficial de la OEA, la Primera Conferencia Internacional Americana tuvo lugar en Washington, D.C., del 2 de octubre de 1889 al 19 de abril de 1890, en dicha reunión se discutieron temas referentes al arbitraje comercial. A partir de entonces y hasta nuestros días, los Estados americanos decidieron reunirse de manera periódica y comenzar a forjar un sistema común de normas e instituciones en las que se discuten diversas figuras del Sistema Interamericano y el Derecho Internacional, evidentemente los temas referentes al mar no son la excepción.

Organización de los Estados Americano (OEA, OAS por sus siglas en inglés), (s/f). *Nuestra Historia*. Disponible en: https://www.oas.org/es/acerca/nuestra_historia.asp. Consultado el 02/10/2021.

Octubre de 1939 en la que, entre los principales instrumentos por ella aprobados, figuró la denominada “Declaración de Panamá” en donde se estableció una “Zona de Seguridad” continental que abarcaba una anchura entre cincuenta y trescientas millas desde las costas, extendiéndose a lo largo del continente americano, dentro de la cual se prohibieron las actividades beligerantes de los países que participaban en la Segunda Guerra Mundial, en beneficio del comercio y navegación neutral de los Estados americanos.

Aunque la “Declaración de Panamá” no poseía fecha de entrada en vigor, destacó en el sistema internacional tanto por ser la primera en reconocer al mar territorial y a la zona contigua como dos espacios marítimos jurídicamente aceptados, como, por ser una declaración que derivó una serie de pronunciamientos unilaterales entorno a un nuevo límite para la anchura del mar territorial. Enrique García considera al respecto que la incertidumbre jurídica internacional sobre el mar territorial conllevó a que los Estados crearan sus propias normas en materia marítima que permitieran mayor certeza y protección a su soberanía y seguridad nacional: *“la ausencia de normas internacionales que gobernarán la utilización del mar como una fuente de riqueza, el mundo entró, entonces, en una nueva era de medidas unilaterales de <autoprotección> adoptadas por los respectivos Estados”*.⁵⁸

Esta *autoprotección* se puede ejemplificar en las acciones, declaraciones y/o decretos sobre la delimitación de su mar territorial que de forma unilateral realizaba cada Estado. Un ejemplo claro de esta situación es la “Declaración de Truman”, del 28 de septiembre de 1945. El pronunciamiento del presidente Truman de los Estados Unidos de América se dividían en dos instrumentos distintos pero complementarios. El primero declaraba la pertenencia de los Estados Unidos y su “jurisdicción y control” sobre los recursos naturales de la plataforma submarina o zócalo continental, con expresa exclusión de los mares que la cubren. En el segundo instrumento se declaraba el derecho de los Estados Unidos para establecer “zonas de conservación” y protección de los recursos pesqueros en áreas de alta mar contiguas a sus costas.⁵⁹

La “Declaración de Truman” a nivel internacional tuvo 3 resultados principales: 1) Logró

⁵⁸ Sayán, E. G. (1974). *La doctrina de las 200 millas y el Derecho del mar*, Boletín de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú., No 32, pág. 13.

⁵⁹ Ibid.

la incorporación en el vocabulario internacional del concepto de “plataforma submarina o zócalo continental”; 2) Sentó el derecho del Estado costero para establecer en alta mar, áreas de jurisdicción y control para la conservación y utilización de las pesquerías y otros recursos marinos; 3) Detonó diversas declaraciones unilaterales (principalmente de Estados latinoamericanos) donde estipulaban su postura respecto al uso y delimitación de la anchura de su mar territorial y la plataforma continental, entre las cuales destacan: la Declaración del presidente de México Manuel Ávila Camacho, de 29 de octubre de 1945;⁶⁰ Decreto del presidente de Argentina Juan Domingo Perón, de 11 de octubre de 1946;⁶¹ Decreto de Panamá, de 17 de diciembre de 1946; Declaración del presidente de Chile, Gabriel González Videla, de 23 de junio de 1947;⁶² Declaración del presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero, de 1 de agosto de 1947; Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica, de 27 de julio de 1948 (primer pronunciamiento en el que determinan 200 millas marinas para su mar continental); Constitución Política de El Salvador, de 14 de septiembre de 1950 (establecen 200 millas marinas para su mar continental); Leyes de Honduras, de enero y marzo de 1950 (determinan 200 millas marinas para su mar continental).

En su conjunto, la suma de estas declaraciones es lo que se conoce con el nombre de “Doctrina latinoamericana de las 200 millas náuticas”, su nombre debe a la medida promedio establecida por los Estados Latinoamericanos para determinar la anchura de su mar territorial. Sin embargo, esta postura sólo se limitó a la visión de los Estados de América, ya que, el resto de los países continuaron inclinándose por un promedio de 6 a

⁶⁰ De acuerdo con Jorge Vargas, la importancia de esta declaración es la capacidad mexicana para reivindicar toda la plataforma o zócalo continental adyacente a sus costas y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentren en la misma. Este supuesto en nada afectó los derechos de libre navegación en alta mar puesto que lo único que persigue es conservar estos recursos para bienestar nacional, continental y mundial. Esta reivindicación mexicana somete a la soberanía nacional no sólo dichos recursos, sino además la plataforma continental misma, como entidad geomorfológica. Consúltese: Vargas, Jorge (1975). Significado y trascendencia para México de un mar patrimonial de 200 millas. *Comercio Exterior*, 25(10), 1146-1155.

⁶¹ Este pronunciamiento destaca por ser el primer intento de considerar tanto a la plataforma como a las aguas marinas suprayacentes como una sola unidad, es decir, como un solo espacio marítimo ajeno a los enfoques funcionales y limitados que se habían empleado hasta entonces. Vargas, Jorge (1975), Op. Cit.

⁶² Por su parte, la declaración de Chile sobresale por ser el primer pronunciamiento de un país latinoamericano en expresar abiertamente un límite exterior de 200 millas como "zona de protección de caza y pesca marítimas" para el Estado costero. Con esta histórica declaración se confirma y proclama la soberanía nacional sobre el zócalo continental adyacente a las costas chilenas "a fin de impedir que actividades ilícitas amenacen mermar o extinguir las considerables riquezas que se contienen en los mares y que son indispensables al bienestar y progreso de los respectivos pueblos, propósitos cuya justicia es indiscutible". Rivera Marfán J. (1968), *La Declaración sobre Zona Marítima de 1952*, Editorial Jurídica de Chile, pp. 29-32.

12 millas náuticas para determinar su mar territorial. La idea de unificar el derecho del mar parecía frustrada para antes 1950. Para la década de los sesenta, solo 25 Estados mantenían el límite de las 3 millas marinas, poco más de 60 Estados habían fijado un mar territorial de 12 millas marinas y 8 habían fijado un límite de 200 millas marinas.⁶³

El final de la Segunda Guerra Mundial trajo consigo una nueva concepción del mar, con el descubrimiento de los recursos de la recién nombrada *plataforma continental*, nuevos intereses económicos, políticos y sociales de las naciones aparecieron. Para la mitad del siglo XX, nuevas figuras jurídicas y espacios marítimos configuraban en el Derecho Internacional, las naciones ya no eran las mismas que en los años anteriores, la recién Organización de Naciones Unidas imperaba como un nuevo sistema para establecer las relaciones internacionales, por lo que, un nuevo intento para unificar el derecho del mar parecía cercano.

1.3. Regulación jurídica de la Alta Mar desde la perspectiva de la CONVEMAR de 1982

El segundo intento internacional por codificar y unificar el derecho del mar se produjo al finalizar la Segunda Guerra Mundial y concretarse un nuevo organismo internacional, la Organización de Naciones Unidas. A este nuevo proyecto se le conoce con el nombre de I Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o I CONFEMAR, el cual fue celebrado en Ginebra, Suiza, en 1958. La I CONFEMAR retomó tanto las aspiraciones liberales justinianas como los ideales de la época, la igualdad y libertad para que todos los Estados pudieran acceder al mar por fin parecían perpetuarse en este nuevo acuerdo. Sin embargo, pese a los esfuerzos de las naciones por crear bases uniformes en la regulación marítima, la concreción de una unificación del derecho del mar nuevamente se vio frustrada ante un panorama con una serie de obstáculos por resolver.

A mitad del siglo XX, el Derecho del Mar enfrentaba nuevos obstáculos. Los problemas iban desde la desconfianza por las naciones para depositar sus aspiraciones en el nuevo organismo internacional hasta la susceptibilidad de los Estados por priorizar sus

⁶³ Sayán, E. G. (1974). *La doctrina de las 200 millas y el Derecho del mar*, Boletín de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú., No 32, pág. 13-26.

intereses nacionales sobre los internacionales. Entre tanto, la convención sólo logró vincular a la tercera parte de las naciones del mundo, dejando una incertidumbre sobre el estatus jurídico de los Estados no miembros.

Otro de los conflictos que colaboraron en el estancamiento de esta convención, de acuerdo con Mario Scerni⁶⁴ fue la falta de precisión en la delimitación del mar territorial, entre los miembros había tanto opiniones que consideraban que este tema era una cuestión exclusiva de la regulación interna, como partidarios de que este tema debía abordarse desde el Derecho Internacional.

Esta primera conferencia sobre el derecho del mar parecía no prosperar, las discusiones cada vez eran mayores y los acuerdos nulos. Las naciones reunidas no tuvieron otra opción más que culminar el 29 de abril de 1958. Este segundo intento logró la adopción de cuatro convenciones explicaban un problema específico discutido en la conferencia, estos eran: Mar territorial y Zona Contigua; Plataforma continental; Alta mar; y, Régimen de Pesca en Alta mar. Estas Convenciones entraron en vigor a lo largo de los años sesenta y constituyen todavía el derecho convencional vigente entre algunos Estados.

La codificación de Ginebra recogió la exigencia de los Estados ribereños de proceder al aprovechamiento de los recursos minerales contenidos en los fondos marinos de baja profundidad adyacentes al fondo del mar territorial (la denominada plataforma continental). Esta idea que se había manifestado en la práctica de los Estados en los años anteriores aparecía ya como generalmente aceptada, dado que no prejuizaba la condición de alta mar de las aguas suprayacentes, pero la CONFEMAR agregó un límite específico. Sobre este límite fue del que devinieron problemas posteriores, pues no fue bien recibido por algunos países como Chile, Perú y Ecuador, éstos argumentaban que la soberanía del Estado ribereño debía abarcar no sólo los fondos, sino, también, las aguas comprendidas en las doscientas millas medidas desde la costa. Según estos países, solo el Estado más próximo a los recursos tenía un interés efectivo en la gestión racional de los recursos.

La inconformidad por el resultado de estas convenciones condujo a la II Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual, tuvo efectos peores que su

⁶⁴ SCERNI Mario, (1970), *Le Nazioni Unite el il Diritto del Mare*, Revista "La Comunità Internazionale", Vol XXV, julio-octubre, núms. 3 y 4. Cedan Padova, p. 512 a 516.

antecesora. La principal característica de esta conferencia es la carencia convencional. La II CONFEMAR se creó en el marco de la resolución 1307/58 de la Asamblea General, la cual, se realizó sin éxito alguno debido al desacuerdo sobre la anchura asignada al Mar Territorial, zona de soberanía marítima plena que algunos Estados querían fijar en doce millas náuticas, mientras que otros como Ecuador, Chile y Perú, proponían llevarla a máximos de 200 y algunos otros como Estados Unidos y Canadá, no consideraban que debiera exceder de 6 millas náuticas. Jorge Castañeda explica este punto de la siguiente forma:

*“Las opiniones de los Estados estaban entonces sumamente divididas y cualquier regla que se hubiese podido adoptar, ya fuera estableciendo una anchura de seis millas de mar territorial, más otras seis de zona exclusiva de pesca, o bien, un mar territorial de doce millas hubiera sido el resultado de mayorías sumamente pequeñas. Durante los años transcurridos desde entonces, la regla de las doce millas ha ganado un número considerable de adeptos y se ha consolidado hasta el grado de que se le suele considerar como la regla vigente en la actualidad”.*⁶⁵

Con el fracaso de unificar el Derecho del Mar mediante la II CONFEMAR, las Naciones Unidas se encontraban frustradas ante el panorama que se visualizaba. Sus conferencias entorno al Derecho del Mar desarrolladas hasta los años setenta no habían tenido el éxito esperando, el sistema internacional cada vez se encontraba más dividido entre las nuevas posturas que iban surgiendo, la pluralidad de los intereses estatales crecía al ritmo de los nuevos avances tecnológicos, sociales y económicos, el mar y la tierra enfrentaba nuevas problemáticas que ameritaban con mucha mayor fuerza que en las décadas anteriores la necesidad de crear un sistema capaz de regularlo. Las dos Guerras Mundiales habían mostrado los efectos de enfrentar con conflicto bélico sin un marco regulatorio unificado del mar, por lo que, el Sistema Internacional no estaba dispuesto de mantener nuevamente este panorama en el contexto de la Guerra Fría.

El Derecho Internacional y la codificación de los usos y costumbres del Derecho del Mar parecían la única salida para entablar un sistema internacional basado en la paz y la

⁶⁵CASTAÑEDA, Jorge, (1971), *La creación del Derecho Internacional por las Naciones Unidas*. Revista la Comunita Intemazionale, Vol. XXVI, Octubre, Núm. 4, Editorial Cédam, Padova, p. 574.

seguridad, por ello, se insistía tanto en la creación de un marco regulatorio. La codificación del Derecho del Mar, como acertadamente refiere Cesar Sepúlveda, representaba una evolución y progreso: "*El fenómeno de la codificación constituye un índice en el progreso del derecho internacional de nuestro tiempo*".⁶⁶ Los Estados, aunque con ciertas reservas, estaban consciente de la importancia del Derecho Internacional, por ello, acudían a los llamados de las Naciones Unidas.

Se podría objetar que la insistencia de las Naciones Unidas fue lo que produjo un nuevo intento por unificar el Derecho del Mar, sin embargo, en el fondo la mayoría de las naciones que conformaban el sistema internacional sabían la importancia que guardaba esta nueva conferencia. De esta forma, en diciembre de 1970 surge la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (III CONFEMAR).

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, Convención de Montego Bay (lugar en el que fue firmada la CONVEMAR), o la también conocida *Constitución de los océanos*, es el resultado de la III CONFEMAR. Los trabajos de dicha convención se realizaron desde diciembre de 1973 hasta 1982, durante este periodo se desarrollaron 11 sesiones, la primera reunión se llevó a cabo en Caracas (Venezuela) y el último Montego Bay en Jamaica, lugar donde se aprobó *la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, el 30 de abril de 1982. Aunque su entrada en vigor tardaría 12 años posteriores a su aprobación, hasta hoy, la CONVEMAR es considerada como uno de los tratados multilaterales más importantes del Derecho Internacional, su carácter es universal y jurídicamente vinculante para la mayor parte de los Estados. Uno de los ejemplos de su relevancia es que el 6 de diciembre de 1982, fecha en la que se abrió a las firmas logró la aprobación de 119 firmas, ganando el lugar de ser la convención (hasta ese momento) con mayor número de firmas en el primer día de su aprobación. De acuerdo con Francisco Martín la CONVEMAR significó un progreso para todos los Estados:

La Convención consagra el derecho de los Estados ribereños a los recursos naturales existentes en las 200 millas, reconoce que la Plataforma Continental debe extenderse hasta las 200 millas de la costa, independientemente de las condiciones geomorfológicas de aquélla y consagra el derecho de los Estados

⁶⁶ SEPÚLVEDA, César, (1979), *Derecho Internacional*, Editorial Porrúa, S.A., México, p. 108 y 109.

*en vías de desarrollo, de tener acceso a los beneficios derivados de la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos, existentes más allá de la jurisdicción marítima nacional, en la Alta Mar.*⁶⁷

A juicio de Erickson,⁶⁸ la CONVEMAR, recogió y amplió los nuevos desarrollos jurídicos, sociales y tecnológicos registrados en el Derecho del Mar, dicha Convención estableció que el 40 por ciento del Océano y del fondo oceánico adyacente a las costas de los continentes e islas estuviera en manos de Estados ribereños, mientras que, el 60% restante de esa superficie y del fondo del Océano quedaba bajo el régimen de libertad condicional de los mares. De la CONVEMAR se retomaron todos los espacios marinos y las figuras jurídicas creados hasta antes de esta convención, así como, se crearon otros que ameritaban su existencia. Por ejemplo, la riqueza del Fondo (un nuevo espacio marítimo), que supone más del 42 por ciento de la superficie de la Tierra, pasó a ser patrimonio de la Humanidad, para cuyo control se creó la *Autoridad internacional del Fondo marino*. La regulación del mar se logró unificar en un solo cuerpo.

La CONVEMAR, se encuentra conformada por 320 artículos, dividida en 17 partes. A lo largo de esta convención se retoman algunos espacios marítimos como lo es la Alta Mar, la Parte VII es la correspondiente a ésta. Este apartado hereda las conceptualizaciones anteriores a la Alta Mar, mismas que, comienza delimitando a la Alta Mar a partir de lo que no es. Es decir: *“Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico”*.⁶⁹ La Alta Mar, además de no contar con ninguna delimitación precisa, tampoco posee una propia definición. La abstracción de la Alta Mar guarda una ambigüedad que se limita a explicar lo que no es, por ello, para entender sus dimensiones es necesario conocer la extensión del resto de los espacios marítimos, los cuales, depende de lo establecido tanto por la CONVEMAR como por el derecho interno de cada Estado. En este sentido,

⁶⁷ MARTÍN Ruiz Juan-Francisco, (2005) *Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario*, Scripta Nova, en Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 185. Recuperado el 13 de febrero de 2015: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-185.htm>

⁶⁸ ERICKSON, J., (1941), *El misterio de los océanos*, Madrid: McGraw-Hill, p. 324.

⁶⁹ CONVEMAR (1982), *Art.86 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Montego Bay, Jamaica.

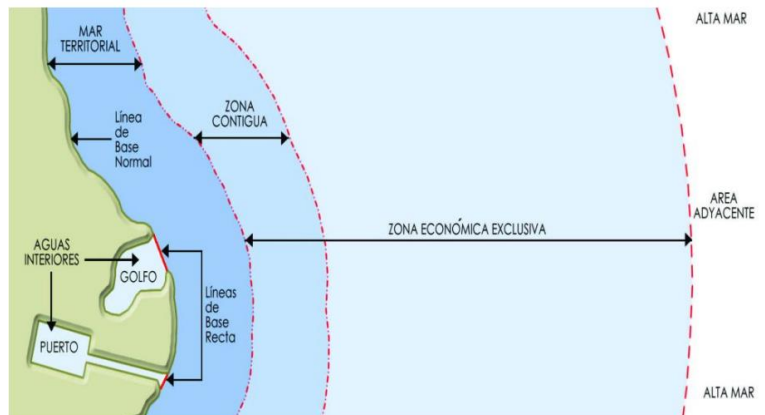
Recuperado el 07 de febrero del 2021:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

es menester aclarar que, conocer las dimensiones de cada espacio marítimo es importante para identificar el otorgamiento y nivel de soberanía sobre cada espacio marítimo. Siguiendo la lógica de la CONVEMAR a continuación se presenta un desglose de los espacios marítimos y su respectivo grado de soberanía:

- Espacios marítimos de soberanía plena: constituyen un espacio donde el Estado ribereño ejerce su plena soberanía, sin limitación alguna, es decir que tiene *“plenas competencias para regular todas las actividades que se lleven a cabo en esta zona, entre ellas, la navegación”*.⁷⁰

- Aguas Interiores: Este término aparece hasta 1958, año en el que fueron incorporadas al Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Así como las demás zonas marítimas,



para determinar su dimensión, se usan líneas de base recta y líneas de base normal. La CONVEMAR de 1982, refiere al respecto en su artículo 8: *“las aguas situadas en el interior de la línea base del mar territorial”*.⁷¹ Dentro de las aguas interiores se abarcan espacios como la infraestructura portuaria; las radas utilizadas para la carga, descarga y fondeo de buques; las bahías, así como todas aquellas aguas que quedan encerradas por el trazado de las líneas de base recta.

- Aguas nacionales de soberanía casi plena: Son espacios donde el Estado ejerce una soberanía parcial, ya que, si bien sí tiene competencia jurisdiccional, también cede otra parte de su competencia al Derecho Internacional en actos como el paso

⁷⁰ PULIDO Begines, Juan Luis. *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*. Editorial Tecnos. Recuperado el 08 de febrero de 2021: <https://leer.amazon.com.mx/kp/kshare?asin=B075JNV3DF&id=6fF1cV31QnaW8o6s19bHlg&reshareId=F61NWNWSX0QPKBB10B6V&reshareChannel=system>

⁷¹ CONVEMAR (1982), Art.86 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, Jamaica. Recuperado el 07 de febrero del 2021: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
Id. Art.87 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

inocente. Así pues, la nación ejerce soberanía en una franja adyacente tanto a las costas nacionales sean continentales o insulares, estos espacios son:

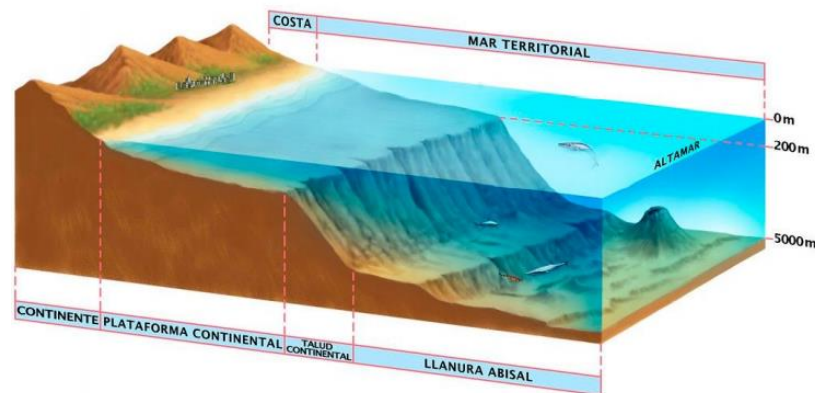
- Mar Territorial y aguas Archipelágicas: Con una longitud de 12 millas marinas, el mar territorial se encuentra delante de las aguas interiores en donde el Estado puede hacer uso de su soberanía sobre su fondo marino y espacio aéreo. La jurisdicción del Estado se extiende por toda esta superficie, las aguas que se encuentren dentro del territorio o sus extensiones como ríos con desembocadura al mar, instalaciones y construcciones realizadas en bahías y arrecifes. Dentro del territorio, los buques o barcos ajenos al Estado sólo tendrán acceso por derecho de “Paso inocente”.⁷²
- Espacios marítimos de soberanía restringida: Se entiende por las aguas adyacentes a las aguas nacionales, las cuales, por su proximidad a los Estados ribereños y archipelágicos ejercen cierta competencia, particularmente en temas comerciales y fiscales. Aunque sólo referimos a la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, de acuerdo con el Ministerio de Defensa Armada,⁷³ dentro de esta clasificación se encuentran la zona de protección pesquera, los estrechos y las zonas de seguridad.
 - Zona Contigua: Con la finalidad de establecer una zona intermedia de protección de la soberanía de los Estados, para que no sea tan marcado el paso del mar territorial a la alta mar, ha sido necesario definir una zona marítima transicional o intermedia conocida por “zona contigua”. Su concepto, por tanto, queda determinado por ese carácter de transición entre el mar territorial y la alta mar, uno dominado por un Estado y el otro por la libre navegación. De acuerdo con el artículo 33 de la CONVEMAR, la zona contigua es un espacio marítimo que se extiende más allá del límite

⁷² Los artículos 18 y 19 de la CONVEMAR, especifican que se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella. 2. El paso será rápido e ininterrumpido. A su vez, el paso inocente es posible mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

⁷³ Ministerio de Defensa, (2016), Manual de Derecho del Mar, España. p.20.

exterior del mar territorial y en el que el Estado ribereño puede ejercer determinadas competencias. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar limita su extensión a un máximo de 24 millas, contadas a partir de las líneas de base utilizadas para medir el mar territorial. En ese espacio marítimo el Estado ribereño puede tomar las medidas de fiscalización que sean necesarias para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos en materias aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias que se cometan en su territorio o en su mar territorial.⁷⁴

- Zona Económica Exclusiva: La zona económica exclusiva se sitúa más allá del mar territorial y adyacente a éste y se extiende hasta las 200 millas náuticas contadas desde las líneas de base y su régimen jurídico trata de armonizar los derechos y jurisdicción del Estado ribereño sobre sus recursos naturales con los derechos y libertades de los demás Estados. La zona económica exclusiva es un espacio marítimo creado por la Convención de 1982 que tiene por objetivo la protección a de sus recursos pesqueros e incluso como afirmación nacionalista de su soberanía ante la presencia cerca de sus costas de importantes flotas extranjeras.⁷⁵



- La Plataforma Continental: Comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de la submarina 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

⁷⁴ CONVEMAR (1982), Art.86 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Montego Bay, Jamaica. Recuperado el 07 de febrero del 2021: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

⁷⁵ Ibid., Artículo 55.

del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.⁷⁶

- Espacios marítimos libres: Se consideran espacios libres dado a que no hay ninguna soberanía y/o dominio sobre estos espacios. A esta superficie pueden acceder todas las naciones tengan litoral, y ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. Hay dos tipos de regímenes aplicados en este espacio: *Res Communis* para la Alta Mar y Patrimonio Común de la Humanidad para la Zona.
 - Alta Mar: como aquel espacio marítimo que no está sometido a la soberanía de los Estados y, por tanto, tiene un estatuto cuyo principio esencial es la libertad para el ejercicio de las actividades lícitas. Previamente se mencionó, que la Alta Mar se encuentra definido en el artículo 86 de la CONVEMAR, como las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado.⁷⁷
 - La Zona: Se encuentra integrada por los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales y que no afecta a la condición jurídica de sus aguas suprayacentes ni del espacio aéreo situado sobre ellas. Tales fondos marinos y sus recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosos (incluidos los nódulos de manganeso o polimetálicos) son patrimonio común de la humanidad y ningún Estado puede reclamar derechos soberanos sobre ellos. La Zona está abierta a su utilización exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean con litoral o sin él, sin discriminación y sin perjuicio de las demás disposiciones de esta Parte. Las actividades que se realicen en ella tienen que garantizar la protección de la vida humana, del medio marino y de los objetos arqueológicos que en ella se encuentren.⁷⁸

Definitivamente, la CONVEMAR retomó en el régimen jurídico aplicado a la Alta Mar lo propuesto desde Marciano, Ulpiano, Fernando Vázquez Menchaca, Bartolo de Sassoferrato y Hugo Grocio; es decir, a partir de entonces se comenzó a regir como un

⁷⁶ Ibid., Artículo 76.

⁷⁷ Ibid., Artículo 86.

⁷⁸ Ibid., Artículo 2 y Artículo 133.

"*res communes ómnium*" (cosa común de la humanidad), *extra commercium* o *extra patrimonium*⁷⁹(cosa fuera del comercio y del patrimonio), *mare liberum* (mar libre). La trascendencia de este marco legal permitió que todas las naciones tuvieran acceso, libertad e igualdad en la Alta Mar. En específico, las libertades que posee la Alta Mar se establecen en su artículo 87, estas son: Libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de tendido de cables y tuberías submarinas, libertad de construcción de islas artificiales y otras instalaciones autorizadas por el Derecho Internacional, libertad de investigación científica, libertad de pesca⁸⁰.

Precisamente, es mediante a los derechos que se otorgan a las naciones en la Alta Mar, la principal característica para determinar a esta convención como uno de los documentos internacionales más liberales de la época. Asimismo, otra de las características por la que destaca la CONVEMAR, es por poseer una jurisdicción aplicable a la Alta Mar concentrada en la ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía, para ello, *a letra* advierte lo siguiente: "Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía⁸¹.

El acceso de todas las naciones a la Alta Mar y la condición jurídica que posee sólo se entiende si mediante la aplicación de dos derechos estipulados en la *Constitución de los Océanos*: La libertad de la Alta Mar y la libertad de navegación. El primer derecho se explica en el artículo 87 de la CONVEMAR, en éste enuncia que la Alta Mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral y que las condiciones para que se cumpla este derecho se aplicarán con base al Derecho Internacional y la CONVEMAR. En cuanto al derecho a la navegación, la CONVEMAR explica en el artículo 90 que todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en la alta mar; este derecho se encuentra complementado con el artículo 91, mismo que explica que todos los Estados establecerán los requisitos de forma discrecional y unilateral para otorgar la nacionalidad a sus buques (el derecho a

⁷⁹ BRANCA, Giuseppe, (1941) *Le cose "extra patrimonium humani iuris"* Torino, Giappichelli, p. 4.

⁸⁰ La libertad de pesca debe entenderse como el derecho que tienen los Estados de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, con sujeción a las obligaciones contraídas en virtud de tratados y a los derechos e intereses de los Estados ribereños. No es un derecho ilimitado sino una actividad sujeta a principios normativos que permitan una adecuada explotación y conservación de los recursos vivos de la alta mar para beneficio de la humanidad. Si se desea indagar más en el tema, consúltese: Ministerio de Armada y de Defensa Española(2016), *Manual de Derecho Del Mar*, España, p. 25.

⁸¹ *Ibid.*, Artículo 89.

enarbolar su pabellón).

El pabellón de un buque es el medio por el que un Estado puede hacer uso a la Alta Mar y la CONVEMAR es clara en exponer que un buque no puede navegar sin un pabellón, por lo que, en general, el acceso a la Alta Mar sólo se puede desarrollar mediante el otorgamiento de la nacionalidad de un buque. Ante este supuesto, la única condición que se prevé como requisito para que el Estado pueda otorgar la nacionalidad es exista una relación auténtica entre el Estado y el buque.⁸² Tanto la nacionalidad del buque como el derecho a la navegación abierto para todos los Estados fueron temas polémicos en la historia de la humanidad que conllevaron a múltiples disputas, por lo que, el esclarecimiento de estos derechos en la CONVEMAR marcó un hito en el sistema internacional.

Definitivamente, tras esta codificación el pabellón ya no sólo representaba la identificación de un buque a su nación de pertenencia. Es probable que el significado más importante sobre el derecho a la navegación y el otorgamiento para que todos los Estados puedan enarbolar un pabellón en la Alta Mar se encuentren en el artículo 94 de la CONVEMAR, el cual especifica que: *“Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.* Es decir, es mediante a este artículo que se le otorga al Estado la competencia para extender su soberanía efectiva sobre las cuestiones que transcurran durante la navegación de los buques que enarbolan su pabellón.⁸³ Esta facultad es el principal objeto por el que la CONVEMAR insiste en que los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en dicha Convención.

En este entendido, un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro; por el contrario, el buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad”.⁸⁴ Al respecto, Torres Alfosea sostiene lo siguiente: *“la Alta Mar, escapa del concepto de soberanía*

⁸² Ibid., art.91

⁸³ Ibid., art.94

⁸⁴ Ibid., art.92

marítima, puesto a que ningún Estado podrá reclamarla (art. 89), ni ejercer dominio efectivo. Es más, las Naciones Unidas sólo contemplan que sea utilizada con fines pacíficos (art. 88). Sin embargo, los buques que transitan por ella gozan de completa inmunidad de jurisdicción como parte de uno de los deberes del Estado (art.94), y esto incluye a los navíos de guerra (aunque con régimen particular, art. 95)⁸⁵.

Vale la pena recalcar que este mismo artículo 94 especifica los deberes del Estado del pabellón, entre las obligaciones que se exponen se encuentra la responsabilidad del Estado en conferir las medidas necesarias para garantizar la seguridad tanto del buque como de los tripulantes (estas medidas incluyen la construcción del buque, que los capitanes y oficiales estén calificados); 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 la alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón; así como que todo Estado cooperé en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Por otro lado, existen ciertas restricciones al principio general de la libertad de la Alta Mar, por ejemplo, el *Derecho de Visita* (art.110), el cual se refiere a la disposición que tiene un barco de guerra para enviar una lancha, al mando de un oficial para comprobar la nacionalidad de un barco extranjero, que no tenga inmunidad de jurisdicción y que se suponga la presunción de que realizar algún ilícito que consagra la CONVEMAR, tales como piratería (art.100 y 101) o trata de esclavos (art.99), efectuar transmisiones no autorizadas (art. 109), tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (art.108), o carecer de nacionalidad o tener la misma del buque que lo ha detenido para efectuar la visita aunque haya enarbolado un pabellón extranjero o se haya negado a izar la bandera. Igualmente, los buques de guerra poseen el *Derecho de persecución* (art.111) consistente en el derecho que tienen para perseguir a un buque extranjero cuando tenga fundados motivos para estimar que ha infringido la normativa.

Se podría objetar que el principal problema de la regulación jurídica de la Alta Mar surge tras la falta de claridad, precisión y desarrollo de criterios básicos en las figuras jurídicas

⁸⁵ TORRES Alfosea, Francisco José, (2016), *¿A quién pertenecen los mares? Evolución de la soberanía marítima a lo largo de la historia*, Universidad de Alicante, p. 684-686.

que regula, por ejemplo, requisitos mínimos para el otorgamiento de la nacionalidad del buque, los requerimientos elementales para la libertad de navegación, la conceptualización de términos como “relación auténtica”, etc. Los vacíos legales, en la praxis, no sólo se quedan en imprecisiones terminológicas, ya que, éstas se efectúan en situaciones mucho más complejas como la confusión en su propio régimen, considerar que libertad en la Alta Mar es igual a anarquía, *res communis* por *res nullis*.

Asimismo, otro de los conflictos suscitado en el marco legal establecido por la CONVEMAR para el establecimiento de la libertad e igualdad en la navegación, es la falta de consideración al escenario internacional, es decir, la poca observancia en la disparidad existente en el desarrollo científico, económico y tecnológico las naciones. Ciertamente, aunque por derecho todos los Estados pueden acceder a la navegación, hay que tomar en cuenta a que este acto depende de la posición económica de las naciones, por ello, no todos los Estados podrán hacer uso de este derecho de la misma forma. Como respuesta a esta problemáticas, autores como Lacleta Muñoz señalan la importancia de que se los océanos sean sometidos a un sistema de administración que regule el acceso de las naciones a la Alta Mar, la finalidad es evitar que se continúe considerando a este espacio marítimo como uno sin dueño. El Autor enfatiza que esta regulación es indispensable porque no sólo se podrían controlar los sucesos que ocurren en la Alta Mar, sino que, además se beneficiarían a los recursos naturales porque se protegerían a las especies que habitan ahí y se obtendrían rendimiento sostenible.⁸⁶

La creación de un marco jurídico que regule el derecho del mar debe entender como un sistema complejo que debería ser actualizado en concordancia con los avances de la humanidad. Sin duda alguna, la CONVEMAR fue un paso gigantesco para la humanidad, con este documento se culminó la disputa soberana sobre el derecho y la pertenencia del mar, empero, esta convención debe de observarse como el principio de una nueva generación en la que el mar es y debe seguir siendo libre para la humanidad. Ciertamente espacios como la Alta Mar, los Fondos Marinos y el subsuelo son la herencia de años de lucha por un *Mare Liberum*, por *res communis*, por un espacio donde los mares se encuentren fuera de nuestro patrimonio y el comercio y sea justo eso, espacios abiertos a toda la humanidad.

⁸⁶ LACLETA Muñoz, José Manuel (2007), *El régimen jurídico de los espacios marinos en Derecho Español e Internacional*, Universidad Politécnica de Madrid, España, p. 47-50.

El sistema internacional y el Derecho Internacional cambiarán de sentido el día que se comprenda que documentos como la CONVEMAR deben ser sólo principio de muchos otros documentos que vendrán a complementar el Derecho del Mar; el día en el que se comprenda que la soberanía puede ser compartida, que el Derecho no sólo guarda derechos sino también obligaciones y responsabilidades; el día que se comprenda que la Alta Mar jamás debe confundirse un *res nullis* por un *res communis*, un mar sin dueño por un mar libre. La Alta Mar es de y para todos, un espacio en donde no sólo hay derechos sino también obligaciones que todos debemos de cumplir.

Capítulo 2. Problemática en el régimen de la nacionalidad del buque en la Alta Mar: Pabellones de Conveniencia.

"En los siglos pasados el mar interesó a los hombres por dos razones: su aprovechamiento económico y su valor estratégico. Ambos intereses siguen predominando ahora [...] Pero hay más. Antaño, las actividades económicas estuvieron limitadas a la pesca y la navegación. Hoy, el mar ofrece más, mucho más, libertad. Ofrece nuevas posibilidades y esperanzas, aunque también amenaza con nuevos peligros".

-Aramburu Menchaca

En un principio, de acuerdo con la mitología antigua, los mares mantenían cierta estabilidad porque se encontraban gobernadas por el hijo de Saturno, Neptuno (para los romanos) o Poseidón (para los griegos). Aquel poderío del Dios que había escogido como morada el mar, no era cuestionable por nadie ya que, era bien sabido que una sola alteración en sus emociones bastaba para ocasionar terribles tormentas durante la navegación. De este modo, el mar fue respetado y temido por siglos, sin embargo, la ambición y codicia de los humanos, la sed por conquistar y expandir sus imperios, condujeron a que el dominio absoluto que Neptuno ostentaba sobre el mar fuera cuestionado. Desde entonces, el mar quedó como botín del que todos los seres humanos podían disfrutar. Como bien dice Soto Lamadrid, la lógica del escenario marítimo parecía sencilla: En la medida en que la humanidad venciese sus temores ancestrales, aprenderían a dominar el mar.

Ante este panorama, había dos tópicos que relucían de aquella lógica: primero, si para disfrutar el mar debían vencer los temores y dominarlo ¿Cuáles eran esos temores?; ¿Hasta dónde debía llegar la humanidad para vencer sus miedos?; ¿Cuáles serían las implicaciones de vencer los miedos y dominar el mar?; ¿Cómo se domina el mar entero? Segundo, si el mar estaba a merced de todos los humanos, ¿Cómo le harían para acceder y usar del mar entre todos?; ¿Contra quién se debía luchar para vencer los miedos? ¿Es posible dominar el mar entero?

Para dar respuesta a estos cuestionamientos y sus derivados, la humanidad ha pasado

siglos y siglos tratando de desarrollar múltiples tentativas que les permita llegar a su objetivo: Dominar los mares. Intentos que van desde las guerras, las invasiones y los acuerdos bilaterales entre los Estados hasta las propias investigaciones científicas e incluso las codificaciones son sólo ejemplos de los esfuerzos de la humanidad para vencer sus miedos y dominar el mar. Se puede considerar entonces que, su más reciente intento de la humanidad por el dominio de los mares fue la creación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante CONVEMAR), si bien, esta convención resaltó por su carácter liberal al buscar la igualdad y el libre acceso de todos los Estados al mar (recopilar todos los usos, costumbres y principios del Derecho del Mar y, sobre todo, dar cumplimiento a lo establecido desde la antigüedad un mar libre, mar de todos); también es cierto que, querer llegar hasta este objetivo sigue siendo un trabajo que aún se encuentra en desarrollo y que en su caminar existe una lucha común de la humanidad para dominar el mar. Hoy en día podemos observar como la creación de los Estados-Nación crecientemente más esta lucha, pues su interés por ampliar su dominio conllevó a un enfrentamiento por la soberanía marítima mucho más marcado y fragmentado.

Como bien se explicó en el capítulo anterior, si habláramos del mar y de todos sus espacios marítimos que lo conforman sería un tema sumamente complejo y extenso que sólo puede compararse con sus propias dimensiones, por ello, este documento se limitará a expresar sólo uno de todos los espacios marítimos existentes; nos referimos, a la superficie que guarda los mayores principios que se hayan podido obtener para el mar, la libertad y la igualdad, el *res communis* de la humanidad: La Alta Mar.

Sin embargo, hablar de la Alta Mar en su sentido amplio sigue siendo un tema muy extenso. Por ello, esta investigación se limitará a hablar de uno de los elementos más importantes que determinan la jurisdicción aplicable a la Alta Mar, la nacionalidad del buque. La nacionalidad del buque se encuentra simbolizado y relacionado directamente al pabellón del buque, la cual, en términos jurídicos no sólo es un elemento vital para el estudio conflictual, además de ello, de acuerdo con el artículo 92 de la CONVEMAR, es una constante para conocer la condición jurídica del buque y sus tripulantes: *Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado.*

La nacionalidad es el atributo jurídico y político que señala al individuo como miembro de un Estado. Desde el Derecho Internacional Privado, este es un tema que destaca en su estudio porque, como acertadamente lo expresa Arellano García, la nacionalidad es el punto de conexión por excelencia, mediante el cual, permite determinar la norma jurídica aplicable, así como el estado civil y la capacidad de las personas. Sin embargo, cuando se estudia específicamente la nacionalidad de las cosas (particularmente del buque), el tema es mucho más complejo, ya que, en contraste con la nacionalidad de un individuo, posee cuestionamientos que van desde debates doctrinarios que discuten si la nacionalidad de una “cosa” (buque o aeronave) es válida o no hasta la discusión sobre si la nacionalidad del buque debe seguir siendo un acto unilateral y discrecional del Estado (sólo a éstos le competen establecer los requisitos para otorgarla) o se debe regir con un marco de discrecionalidad parcial en el que otros Estados compartan criterios mínimos para el establecimiento de ésta.

En consonancia con el Derecho Internacional, la nacionalidad del individuo sólo se puede otorgar por medio del *ius solis*, *ius sanguini*, (o en algunos casos) *ius optandi*, mientras que, en el régimen de la nacionalidad del buque exceptuando el *vínculo genuino entre el buque y el Estado del pabellón*, no existen ningún otro elemento que condicione al Estado el otorgamiento de esta facultad generando así un conflicto en la nacionalidad del buque. La potestad para que el Estado sea quien determine los criterios necesarios para el otorgamiento de la nacionalidad lo estipula la CONVEMAR.

Como previamente se explicó en el capítulo anterior, pese a los aciertos de la CONVEMAR existieron ciertos elementos jurídicos que no lograron ser precisados por ésta, trayendo como consecuencia diversas interpretaciones que respondían mucho más a intereses particulares que a un sistema de derecho justo para todas las naciones. Las problemáticas entorno a los vacíos legales se han ido agudizando con el paso del tiempo, en la medida que se incrementa la capacidad e ingenio humano para hacer uso de cualquier mecanismo que le permitan actuar a su conveniencia. La Alta Mar es un espacio vulnerable para este panorama al ser un espacio libre, donde lo legal e ilegal se encuentran divididos por una línea delgada delimitada por el régimen jurídico aplicado a la Alta Mar, el *res communis*. Mediante la Convención de 1982, se estableció que la jurisdicción aplicable a la Alta Mar se regirá por la nacionalidad del buque, ésta al poseer vacíos legales fáciles de manipular condujo a una cómoda modificación de la

nacionalidad del buque, creando así un nuevo conflicto: los pabellones de conveniencia. Banderas de conveniencia, registros abiertos o pabellones de conveniencia es una práctica llevada a cabo desde la antigüedad y consiste en cambiar la matrícula (registro) del buque de un país a otro que le otorgue mayores ventajas. Los pabellones de conveniencia tienen la finalidad de crear pequeñas relaciones entre el buque y el Estado del pabellón (con frecuencia meramente económicas) que permitan obtener una nacionalidad diferente a la que les correspondería, modificando el Estado del Pabellón y con ello alterar la jurisdicción aplicada en el buque.

Los pabellones de conveniencia, pese a no ser el único de los problemas que enfrenta el régimen de la nacionalidad del buque de la Alta Mar, sí es considerado el más grave debido a sus repercusiones económicas, jurídicas y sociales. Se podría objetar que los temas de la nacionalidad del buque son cuestiones meramente jurídicas, sin embargo, al ser éstas las que determinan la jurisdicción aplicable sobre todos los navegantes y actos que ocurren dentro del buque, su relevancia es mucho más trascendental ya que no sólo afecta a los mares sino también a economías y personas tanto en las aguas como en la tierra.

Para desarrollar dicho tema, en un primer momento, se objetará el régimen de la nacionalidad del buque establecido tanto por la Convención de sobre la Alta Mar de 1958 como por la CONVEMAR de 1982 (ambas vigentes). Todas estas observaciones se relacionan también con las bases doctrinales del Derecho Internacional en torno a la nacionalidad (en su sentido amplio) y la nacionalidad del buque (en su sentido estricto).

Posteriormente, siendo la única condición que anticipa el Derecho Internacional para determinar el otorgamiento de la nacionalidad del buque, se analizará el concepto del *Vinculo genuino entre el buque y del Estado de Pabellón*. Para ello, se retoma la concepción dada en la Convención sobre la Alta Mar de 1958 y la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 referente a la nacionalidad del buque. La intención es reflexionar sobre la atribución con margen discrecional que tiene el Estado para otorgar la nacionalidad al buque, a fin de, demostrar como la falta de precisión sobre los criterios mínimos de relación auténtica conllevan a un vacío legal fácil de ser aprovechado por intereses particulares. Uno de los objetivos de este apartado es exponer como la falta de precisión terminológica permiten que no sólo no se garantice

una relación auténtica y efectiva entre el buque y el Estado del Pabellón, sino que, además de ello contribuye a que no pueda consumarse la seguridad marítima.

Avanzando en nuestro razonamiento, se expondrán los diferentes regímenes de registros del buque que existen en la actualidad. El objetivo es reflexionar sobre como la postura del Estado y su administración pública son factores claves para efectuar los pabellones de conveniencia. La hipótesis central de este apartado es observar como el grado de rigidez que un Estado tenga para corroborar *el vínculo auténtico entre el buque y el Estado* al momento de otorgar la nacionalidad es sustancial para determinar si un Estado es candidato o no para atraer registros de banderas. La observancia de la aplicación del derecho interno es fundamental para entender el fenómeno de los pabellones de conveniencia, sin embargo, tras el poco éxito que han tenido en la regulación de esta problemática, es importante analizar los intentos desde el sistema internacional, para ello, se recurrirá a las implementaciones desarrolladas por organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) o la misma Organización de Naciones Unidas (ONU).

Para cerrar este capítulo se explicarán las principales problemáticas que se derivan del régimen de la nacionalidad, tales como: el pabellón de doble o múltiple, los buques sin nacionalidad y la apropiación de pabellón. Se enfatizará en *los pabellones por conveniencia*, la problemática sobre la que se concentrará esta investigación. El núcleo de este segundo capítulo es que el lector pueda identificar como la nacionalidad del buque es fundamental para determinar la condición jurídica y la jurisdicción aplicable respecto a los actos y hechos ocurridos dentro del buque, por ello, para cerrar el capítulo, se ejemplificara la problemática de la nacionalidad del buque mediante la *Flota PANLIBHON*, una de las flotas de pabellones de conveniencia más importantes que se encuentra conformada por 3 países: Panamá, Liberia y Honduras.

2.1. Régimen de la nacionalidad del buque en la Alta Mar.

“La buena práctica marinera de llevar la bandera que indica la nacionalidad del buque, enarbolada en un mástil que se encuentra en su popa, ha representado durante muchos siglos el orgullo nacional de armadores y tripulantes. [...] A lo largo de los siglos se ha comprobado que el orgullo nacional no es suficiente para tomar la decisión de registrar un buque en el estado paterno del armador”

-Hristo

El Derecho del Mar posee un carácter esencialmente consuetudinario basado en los usos de principios de los navegantes, los espacios marítimos que hoy conocemos responden a una creación basada en las diferentes necesidades y contextos del Sistema Internacional. La Alta Mar, por ejemplo, es el espacio en donde se revive la postura de la llamada doctrina de *Mare Liberum* del siglo XVII y la llamada *res communis* de los tiempos de Justiniano I. En general, el Derecho del Mar es una ciencia antigua que no posee ninguna codificación unificada y aceptada internacionalmente hasta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1982 (CONVEMAR, en adelante). Esta convención es producto de 3 intentos de las Naciones Unidas por unificar el Derecho del Mar. Al resultado de estos esfuerzos internacionales por crear un corpus iuris del Derecho del Mar se caracterizan por guardar un gran peso liberal, que apela hacia la libertad de los mares, el derecho para que todo Estado sean ribereños o sin litoral puedan navegar y enarbolar su pabellón (otorgar nacionalidad a los buques) en la Alta Mar.

Mediante estas convenciones se determinó el régimen aplicable a los diferentes espacios marítimos, en lo que corresponde a la Alta Mar, se estableció que su jurisdicción se regirá por la nacionalidad del buque, la cual estará representada por la bandera que enarbole. De esta forma, la nacionalidad del buque y el pabellón son dos elementos completamente relacionados entre sí, sin embargo, no siempre fue de esta forma. Las banderas del buque, conocidas ahora con el nombre de *pabellones*, poseen antecedentes más antiguos que la nacionalidad, el origen de enarbolar la bandera sobre un buque remonta a la Edad Antigua, a tiempos donde la expansión territorial por vía marítima de las primeras civilizaciones, como es el caso del imperio romano, conllevó a que se utilizaran

banderas del imperio sobre la flota para demostrar su poderío y presencia naval. Los pabellones representaban orgullo y poderío del lugar al que representaban, por lo que, los países de tradición marítima cuidaban de la reputación de su flota.⁸⁷

Por su parte, el término “nacionalidad del buque” surge posterior a la soberanía marítima, se origina con la concepción de Estados-Nación, creada a partir de la paz westfaliana⁸⁸ del siglo XVII. En este sentido, la nacionalidad del buque se refleja como un elemento subjetivo de gran importancia que permitía a la nave y a los tripulantes gozar de la protección jurídica del Estado de la bandera que portaba mientras se navegaban. Sobre ese mismo siglo, el resultado entre la doctrinal *Mare Liberum* y *Mare Clausum*, efectúa las bases para luchar por principios que sólo se verán consolidados con la Convención de 1958 y la CONVEMAR de 1982: Libertad de los mares (incluida la libertad de navegación, pesca, exploración, explotación y comercialización por vía marítima). La anhelada libertad de los mares no podría entenderse sin la aplicación el régimen de *res communis* para las aguas, mantener la esencia de ser aguas comunes de toda la humanidad; aguas que no estuvieran bajo ningún tipo de soberanía, aguas donde la libertad de navegación no fuera exclusiva de las potencias marinas, aguas donde cualquier Estado tuviera la posibilidad de enarbolar su pabellón y ejercer su soberanía sobre la nave.⁸⁹

La nacionalidad del buque y libertad de navegación, son dos conceptos entrelazados que deben estudiarse sigilosamente para comprender el régimen de la libertad de los mares. Ambos conceptos se encuentran codificados por primera ocasión en el artículo 3 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958, que a letra dice: “1. *Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones internacionales existentes: a) Al Estado sin litoral en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio; b) A los buques que enarboles la bandera*

⁸⁷ JIMÉNEZ Piris, Victoria (2017); Los registros abiertos de buques: un análisis general, Universidad Pontificia de Madrid, España, p.9-10

⁸⁸ Cfr. BARNES, Richard (2015), *Flags States*, en *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell [et al.] (eds.), Oxford, Oxford University Press, p. 305.

⁸⁹ CFR. GODIO, Leopoldo M. A (2018)., *Instituciones de derecho del mar*, Buenos Aires, Aldina Editora Digital, 2018, p. 18

*de este Estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización*⁹⁰. Respecto a la libertad de navegación, este artículo es importante dado a que, no sólo resalta la libertad de navegar en el mar, sino también, enfatiza en ser una libertad basada en la igualdad entre los Estados. Esta convención se convierte en el primer documento en erradicar a la posesión de litoral como determinante para tener acceso al mar, esta característica conduce al título de ser una convención de carácter liberal.

Desde una perspectiva socioeconómica, está sola facultad conferida a todos los Estados, represento la lucha por una mejor equidad para la repartición de las riquezas marítimas de los cuarenta y ocho Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa. Al respecto, Soto Lamadrid expone lo siguiente cuando refiere a la Convención de 1958: *“De los 48 Estados sin litoral [...]dos terceras partes por lo menos, son países pobres que reclaman, con justicia, una mejor distribución de las riquezas marinas y, por lo tanto, que se les permita participar, sobre una base equitativa, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas de los Estados a cuya región pertenece”*.⁹¹

Por otro lado, la nacionalidad del buque lo encontramos en el artículo 5 de la misma convención, que a letra dice: *“Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan derecho de enarbolar su bandera”*.⁹² Como se puede observar, esta es la primera ocasión en que se abre la posibilidad para que todos los Estados (sin excepción alguna) puedan acceder al mar mediante la extensión de una nacionalidad y un pabellón a los buques.

Al respecto, José Luis Gabaldón menciona que la nacionalidad del buque es una técnica para asignar a la nave un estatuto jurídico y vincularle con el ordenamiento de un determinado Estado.⁹³ Por su parte, aclara que el registro de buques es aquel proceso mediante el cual, se documenta un barco y es autorizado por un determinado país para

⁹⁰ Artículo 3 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958.

⁹¹ SOTO Lamadrid, Miguel Ángel. (1981), La Solución de controversias en el Derecho del Mar, Tesis Doctoral: Facultad de Derecho, Universidad Complutense de Madrid, España, p. 111-113

⁹² Artículo 5 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958.

⁹³ GABALDON García, José Luis, (2006); Ruiz Soroa, José María, *Manual de derecho de la navegación marítima.*, Marcial Pons. Madrid, Barcelona, p.26-35.

obtener su registro y matrícula. El Estado otorgante del registro de la nave, suele ser quien conceda su pabellón (bandera) y con ello su nacionalidad (a la nación otorgante se le conoce con el nombre de *Estado del pabellón*). En tanto, el otorgamiento de la nacionalidad es un acto unilateral exclusivo del Estado, por lo que, sólo a él le corresponde imponer sus condiciones para otorgarla, tal como lo indica el artículo 91 de la CONVEMAR.

Debe tenerse en cuenta que, aunque parezcan sinónimo, otorgamiento de pabellón y abanderamiento son dos conceptos diferentes. El abanderamiento de un buque (otra figura jurídica importante para determinar la condición del buque), es un acto de refrendo de la autoridad del Estado al buque, consiste en una cuestión mucho más protocolaria, mediante la cual, se permite indicar que ese buque (a partir de que comienza a enarbolar su pabellón y surcar) se encuentra bajo la jurisdicción de las leyes de ese Estado.

Ciertamente, lo que tradicionalmente denominamos *Estado del pabellón*, refiere Lacleta Muñoz, no es más que el Estado de matrícula o Estado de registro del buque⁹⁴ y su función, de acuerdo con el artículo 91 de la CONVEMAR, es determinar la nacionalidad del buque:

*1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. 2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón”.*⁹⁵

Ahora bien, en el entendido de que la nacionalidad del buque es un concepto complejo del que se pueden derivar una serie de condiciones; es pertinente referir a que, la nacionalidad será estudiada desde una perspectiva amplia en un primer momento. La nacionalidad es una palabra proveniente del latín (*natio-onis*) que se refiere, define

⁹⁴ LACLETA Muñoz, José Manuel (2007), *El régimen jurídico de los espacios marinos en Derecho Español e Internacional*, Universidad Politécnica de Madrid, España, p. 48

⁹⁵ Artículo 91 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982), Montego Bay, Jamaica.

Cabanelas de las Torres,⁹⁶ al vínculo jurídico y político existente entre un Estado y los miembros de este. Por su parte, Pereznieto Castro expresa: “*la nacionalidad calidad de un individuo debido al vínculo o nexo de carácter político y jurídico que lo une a un Estado*”.⁹⁷ Bauza Calviño, indica que: “*la nacionalidad es el lazo jurídico que une a los individuos con Estado y que los hace sujetos de este*”.⁹⁸ Bajo otra perspectiva, Contreras Vaca dice: “*es una institución jurídica, en virtud de la cual, se relaciona al individuo con un Estado, debido a su adecuación con los criterios legales, desde el momento del nacimiento o con posterioridad al mismo*”.⁹⁹ Así pues, con una idea más generaliza, Niboyet sostiene que: “*la nacionalidad es el vínculo político y jurídico que relaciona a un individuo con un Estado*”.¹⁰⁰

Indiscutiblemente la nacionalidad (en su sentido amplio) es un tema sumamente complejo para el Derecho Internacional, sin embargo, la nacionalidad del buque suele ser un concepto aún más complejo. La nacionalidad de un buque representa el vínculo jurídico que une a un determinado buque con el Estado. Empero, la definición es relativa (como muchos conceptos del Derecho Marítimo) porque la concepción depende de la perspectiva de los autores, las escuelas doctrinales y del mismo sistema jurídico.

Por ejemplo, hay quienes opinan que la nacionalidad del buque es una expresión válida, Richard Coles y Edward Watt, señalan que la nacionalidad de un buque es lo que se conoce como la afiliación o registro de un buque con un Estado determinado, el cual, con frecuencia es una de las mejores herramientas para mantener el orden público en el mar, ya que, mediante la nacionalidad se indica los derechos de los que disfruta el buque y sus obligaciones que tiene.¹⁰¹

Por el contrario, existen otros autores como Isabel Martínez, quienes incluso difieren con

⁹⁶ CABANELAS de las Torres, Guillermo, (2003); Diccionario Jurídico Elemental, recuperado el 19 de febrero del 2021 de:

https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/38161902/DICCIONARIO_JURIDICO_ELEMENTAL.Cabanelas_Ed.2003.pdf

⁹⁷ PEREZNIETO Castro Leonel, (2001); *Derecho Internacional Privado/Parte General*, séptima edición, Oxford, México, p.70

⁹⁸ Bauza Calviño, Olaguer C. (2002); *La Doble Nacionalidad en la Legislación Mexicana*, OGS editores, México, p. 19

⁹⁹ CONTRERAS Vaca, Francisco José, (1994); *Derecho Internacional Privado*, Harla, México 1994, p. 33

¹⁰⁰ NIBOYET, Juan Paulino, (1974); *Principios de Derecho Internacional Privado*. Trad. Ramón Rodríguez, Editorial nacional, México, p. 77

¹⁰¹ WATT, E., & Coles, R. (2013). *Ship registration: law and practice*. Taylor & Francis, p.17-18.

la idea de otorgar nacionalidad a los buques, ya que, consideran que esta condición debe ser exclusiva de individuos, al respecto, la autora afirma lo siguiente: “(...) *el buque no es una "persona" sino un objeto, carece de personalidad jurídica y, por consiguiente, el significado que tiene su nacionalidad no es el de una relación intersubjetiva, es decir, de una relación entre una persona (física o jurídica) y una entidad estatal, aunque algunos principios en esta materia le puedan ser aplicados*”.¹⁰²

En tanto, Barroilhet¹⁰³ desde una postura neutral, defiende la idea de que el buque posea una vinculación con el Estado donde realizó el registro y “nacionalidad” es sólo una forma de llamarlo. El autor explica que aquella facultad es conferida por un Estado mediante una autorización para enarbolar su pabellón, la cual se efectúa mediante la matriculación en un puerto y la inscripción en el correspondiente registro. Se trata de una potestad que se le reconoce a todo Estado, sea ribereño o sin litoral y es un principio aceptado en el Derecho Internacional Público, es válido llamarla nacionalidad por la ficción legal que crea, pero no es obligatorio llamarlo de esta forma. Al respecto, precisa Domínguez Cabrera: “*La nacionalidad de un buque constituye una atribución que corresponde regular a cada Estado, bajo un amplio margen de discrecionalidad para establecer los requisitos o las condiciones a cumplir para que el buque sea autorizado a enarbolar su pabellón y sea inscrito en el registro nacional*”.¹⁰⁴

Ahora bien, para que un buque pueda navegar, ambas convenciones concluyen que el buque debe estar registrado y contar con el pabellón de un solo Estado, mismo en el que debe haber un vínculo genuino entre el buque y Estado [en este tema nos detendremos más adelante], ya que, un barco que pretenda ampararse en dos o más pabellones utilizándolos a su conveniencia puede ser considerado sin nacionalidad. Igualmente, especifican que, durante el trayecto, el buque no podrá cambiar de pabellón. Este punto, podemos encontrarlo en el artículo 6 de la Convención sobre Alta Mar de 1958 y pasado textualmente en la CONVEMAR en el artículo 92 cuando refiere a la condición del buque,

¹⁰² JIMÉNEZ, M. I. M. (2000). Abanderamiento y nacionalidad del buque. In *Estudios de derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Librería Bosch, p. 199-248..

¹⁰³ BARROILHET Acevedo, Claudio (2014). Derecho Marítimo. Editorial Librotecnia. Santiago de Chile. Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social. Recuperado el 19 de febrero del 2021, de: <https://www.spensiones.cl/portal/institucional/594/w3-propertyvalue-6481.html>

¹⁰⁴ DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino (2005). *Problemas relacionados con la nacionalidad del buque*. En Revista de Derecho Vol. XVIII. Julio 2005. Recuperado el 19 de febrero del 2021, de: <http://bcn.cl/260cc> (julio, 2018)

a letra dice:

*“1. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. 2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad”.*¹⁰⁵

Ciertamente, pese a que los autores puedan concebir o no la nacionalidad del buque como una terminología apropiada, lo innegable es que posee fundamento jurídico amparado por el Derecho Internacional Público. La nacionalidad, registro y abanderamiento de un buque no es otra cosa más que la vinculación directa con un Estado, tanto la Convención de Ginebra de 1958 como la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 justifica esta práctica. Dicha potestad puede observarse en los dos códigos vigentes sobre la Alta Mar:

- Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar:
 - *Artículo 5: 1. [...] el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social. 2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.*

- Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982:
 - *Artículo 94: 1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.*

En este sentido, cuando mencionan que *“el Estado ha de ejercer efectivamente su*

¹⁰⁵ Artículo 92 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982), Montego Bay, Jamaica.

jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en todos los aspectos” se refieren a las potestades y deberes de los Estados del Pabellón, los cuales, de acuerdo con las dos convenciones (la CONVEMAR en su artículo 94), se señalan que estos deben de cumplir con:

- Mantener un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón (con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas).
- Ejercer su jurisdicción de conformidad con su derecho interno (esto incluye a todos los Tratados que el Estado sea parte) 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.
 - Es decir, el resguardo de las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones de: la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques; la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables; la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.
- Proveer las medidas necesarias para asegurar: 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; 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; 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 en el mar, la

prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

- Vigilar que todo Estado actúe de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados.
- Reportar, investigar y, en su caso, sancionar en caso de que existan motivos fundados para estimar que no se ha ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque y al Estado del pabellón.
- Investigar por o ante personal calificado la relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en la alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. Los Estados de Pabellón de los buques implicados deben cooperar hasta haber finalizado la investigación.

En otras palabras, el Estado del pabellón ha de garantizar que el barco reúne las condiciones de construcción, de equipo, de mantenimiento y condiciones de servicio, y de tripulación, necesarias para que la navegación sea segura. Esta circunstancia se acredita mediante un documento especialmente importante que se llama “el certificado de navegabilidad”. El buque ha de disponer del certificado de navegabilidad concedido por el Estado del pabellón, dice Lacleta Muñoz¹⁰⁶, el Estado del pabellón es responsable de inspeccionar la embarcación antes de que inicie su navegación, antes de comenzar su actividad, y para ser matriculado, además, ha de repetir esas inspecciones en plazos razonables. Igualmente, de las cuestiones mecánicas, el Estado del Pabellón también tiene responsabilidad sobre la tripulación y la capacitación de esta, garantizando que éstos conozcan las reglas obligatorias en materia de navegación, comunicación, y señales, así como de seguridad y de protección del medio marino contra la contaminación. Por otro lado, debe tomarse en cuenta que, los objetos espaciales (como las instalaciones, aparatos y artefactos) quedan bajo la jurisdicción del Estado de registro

¹⁰⁶ LACLETA Muñoz, José Manuel (2007), *El régimen jurídico de los espacios marinos en Derecho Español e Internacional*, Universidad Politécnica de Madrid, España, p. 47-50

del objeto correspondiente.

Ahora bien, aunque estas condiciones apliquen para todos los buques que naveguen por la Alta Mar, hay dos excepciones de inmunidad establecidos por las dos convenciones:

- Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar:
 - *Artículo 5:1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera. 2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el Escalón de Oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.*
 - *Artículo 9: Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.*
- Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982:
 - *Artículo 95: Los buques de guerra en la alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.*
 - *Artículo 96: Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en la alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.*

Al respecto, el buque de guerra tiene el *Derecho de visita*, el cual se refiere a la disposición que tiene un barco de guerra para enviar en la Alta Mar una lancha, al mando de un oficial para comprobar la nacionalidad de un barco extranjero, que no tenga inmunidad de jurisdicción y que se suponga la presunción de que está cometiendo algún

ilícito (por ejemplo, realizar actividades de piratería o trata de esclavos, efectuar transmisiones no autorizadas, carecer de nacionalidad o tener la misma del buque que lo ha detenido para efectuar la visita aunque haya enarbolado un pabellón extranjero o se haya negado a izar la bandera). Igualmente, el buque de guerra puede hacer uso de su *Derecho de Persecución*, el cual consistente en el derecho que tiene el Estado ribereño en perseguir a un buque extranjero cuando tenga fundados motivos para estimar que ha infringido la normativa. En los artículos 110 y 111 de la CONVEMAR, se desarrollan ambos derechos.

De tal suerte, desde una visión amplia, la nacionalidad del buque es importante porque, de acuerdo con Hristo,¹⁰⁷ mediante ella, (visto desde un punto internacional) se le asigna un buque a un Estado y se le somete a una única jurisdicción a efectos de seguridad, protección, derecho laboral y disciplina a bordo. Es decir, mediante esta potestad, se le externa al buque el derecho de protección diplomática y naval, así como asistencia consular por el estado rector de bandera; igualmente, desde las ventajas nacionales, se le concede el derecho de utilizar el buque en actividades en las aguas territoriales del estado rector de bandera como, por ejemplo, pesca de cabotaje, transporte de mercancías o en caso de una embarcación de recreo navegar entre los puertos del Estado.

En conclusión, con fundamento en los artículos 89, 90, 91, 92, 94, 95 y 96 de la CONVEMAR, se establecen el tipo de régimen aplicable a la Alta Mar y a los buques que naveguen en dicho espacio marítimo. Las primeras alusiones que recupera la CONVEMAR, de su antecedente inmediato (la CONFEMAR de 1958) es que, la Alta Mar está abierta a la navegación de todos los Estados tengan o no litoral, por lo que, ningún Estado podrá intentar someterla a su soberanía. La Alta Mar, quedó estipulada bajo el régimen jurídico de un *res communis*, cuya jurisdicción dependería del pabellón que enarbole cada buque. El *Estado del Pabellón*, término usado para referir al Estado donde fue registrado el buque, es un derecho que tienen todos los Estados. El pabellón, indicará la nacionalidad del buque, la cual será importante para determinar el tipo de jurisdicción aplicable al buque, a la tripulación y cualquier hecho que surja durante la navegación; tal

¹⁰⁷ VALENTINOV Ducheviski, Hristo (2010); Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón del buque. Criterios De Elección, Universidad Politécnica De Cataluña, Barcelona, p.146

es la importancia del *Estado del Pabellón* que para otorgar nacionalidad será necesario que exista un vínculo genuino; asimismo, en ambas convenciones se recalca que si bien el régimen de los buques será igual para todos los países, hay ciertas excepciones de inmunidad para buques de guerra, buques utilizado para un servicio oficial no comercial o buques pertenecientes a ciertos organismos internacionales.

2.2. Vínculo genuino del buque y del Estado de Pabellón

Como ya es sabido, la nacionalidad del buque es una de las mejores herramientas mantener el orden público en el mar, ya que, mediante a ésta se determina el estatuto jurídico, la vinculación con el Estado del Pabellón, así como los derechos y las obligaciones que disfruta el buque. En este entendido, es importante recalcar que la nacionalidad es una atribución unilateral del Estado, por lo que las condiciones para externar dicha potestad sólo dependen de éste.

Históricamente, indica Hristo, *“la buena práctica marinera de llevar la bandera que indica la nacionalidad del buque, enarbolada en un mástil que se encuentra en su popa, ha representado durante muchos siglos el orgullo nacional de armadores y tripulantes”*.¹⁰⁸ Sin embargo, a lo largo de los siglos se ha comprobado que el orgullo nacional no es suficiente para tomar la decisión de registrar un buque en el estado paterno del armador, ni siquiera es una condición suficiente el domicilio físico de la naviera. Los armadores eligen el pabellón que enarbolan sus buques según sus propios intereses.

La libertad de navegación en *Ata Mar* y la libertad de todo Estado para conceder la nacionalidad a los buques eran dos principios plenamente reconocidos por el Derecho Internacional desde la mitad del siglo XX. En términos generales, no existía ninguna condición para que los Estados pudieran aplicar tal derecho, sin embargo, en 1955, con el Caso *Nottebohm*¹⁰⁹ el Tribunal Internacional de Justicia introdujo el concepto del

¹⁰⁸ VALENTINOV Ducheovski, Hristo, (2010); Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón del buque. Criterios De Elección, Universidad Politécnica De Cataluña, Barcelona, p.146

¹⁰⁹ El caso *Nottebohm* fue incoado ante la Corte mediante una solicitud del Principado de Liechtenstein contra la República de Guatemala. Liechtenstein reclamaba restitución e indemnización alegando que el Gobierno de Guatemala había actuado contra el Sr. Friedrich Nottebohm, ciudadano de Liechtenstein, de manera contraria al derecho internacional. Guatemala, por su parte, sostenía que la reclamación era improcedente por muchas razones, una de las cuales se relacionaba con la nacionalidad de Nottebohm, para proteger al cual el Principado de Liechtenstein había presentado el caso a la Corte. Es un caso común para referir a los conflictos de ley por la nacionalidad. Si se desea consultar el fallo, consúltese: <https://www.dipublico.org/116088/caso-nottebohm-segunda-fase-fallo-de-6-de-abril-de-1955/>

“*genuine link*” o “*vínculo genuino*”, según el cual un país no puede extender su protección a cualquiera de sus nacionales sin ningún tipo de limitación, por lo que, para otorgar la nacionalidad debía existir entre el Estado y su nacional una conexión genuina. Como este hecho no era exclusivo de personas físicas, sino que con mayor frecuencia se veía esta práctica aplicada en la nacionalidad del buque, dicha figura fue recuperada y aplicada en la codificación del Derecho del Mar.

La evolución de la sociedad, los avances tecnológicos, el descubrimiento de nuevas tierras, la expansión territorial, así como una mayor demanda de productos,¹¹⁰ condujeron a que las buenas prácticas de navegación como el porte de los buques, determinado número de buques en la flota mundial, la especificación de los buques en transporte de cargas concretas y la nacionalidad de los buques se modificaran drásticamente. Sobre este último punto, el otorgamiento del registro y nacionalidad del buque de forma desmedida por parte de algunas naciones produjo la necesidad de que la comunidad internacional de estableciera ciertas medidas que limitaran el otorgamiento de la nacionalidad.

Ciertamente, el otorgamiento de nacionalidad de buques supone un margen discrecional del Estado¹¹¹ del cual se aprovechan ciertos sujetos para ostentar una nacionalidad a conveniencia, conscientes de esta realidad del siglo XIX, la comunidad internacional pretendió limitar dicha práctica mediante una condicional en la que se acreditará una relación legítima entre el Estado otorgante y el buque.¹¹² Al respecto, Méndez Silva explica que la relación autentica entre el buque y el Estado del Pabellón surgió en ese periodo, en el año de 1896 en el Instituto de Derecho Internacional: “*Se estableció por un lado la regla general de la libertad absoluta de los Estados para otorgar la nacionalidad, pero por otro lado se contemplaba 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*

¹¹⁰ De acuerdo con la UNCTAD, más del 80% del comercio se mueve por vía marítima. Si se desea conocer mayores datos sobre respecto a la importancia y el comercio marítimo, consúltese Informe sobre comercio y desarrollo de la UNCTAD: https://unctad.org/es/system/files/official-document/tdr2017overview_es.pdf

¹¹¹ CAPPAGLI, Alberto C., (2004) El derecho internacional privado en la Ley de la Navegación Argentina, Buenos Aires, La Ley, p. 50

¹¹² MARTÍNEZ Jiménez, I. (2000). Abanderamiento y nacionalidad del buque. *Varios Autores: Estudios de Derecho Marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo, primera edición, Barcelona.* P.99

*las normas conforme a las cuales se había otorgado obedecieran a lineamientos más liberales que los de la mayoría de los Estados*¹¹³

Por tanto, la relación autentica debe su existencia como contramedida a la aparición de las flotas por conveniencia y sus respectivas consecuencias (principalmente económicas). La tendencia de pabellones por conveniencia desde el siglo XIX y principios del siglo XX consistía en exigir un mínimo de requisitos para considerar operativa la nacionalidad de un buque en el orden internacional. La investigación de este hecho fue fundamentada y desarrollada por la Comisión de Derecho Internacional entre 1950-1955. Los principales opositores de los pabellones de conveniencia fueron los países tradicionalmente marítimos, tales como: Países Bajos, Francia, España, Inglaterra e Italia. Al respecto, de acuerdo con Méndez Silva,¹¹⁴ entre las conclusiones dadas en dicha Comisión se destacó que para que un buque pudiera enarbolar una bandera debía cumplir con ciertos requisitos, tales como:

- Presencia extranjera con relación autentica entre el buque y el Estado del Pabellón cuestionable.
- Debían poseer una sociedad colectiva o en comandita simple, de la que más de la mitad de los socios responsables fueran de nacionales del país otorgante de la nacionalidad.
- La sociedad naviera debía tener por lo menos un domicilio social en el territorio del Estado del pabellón.

No obstante, dicha convención no presento efectos legales por la falta de acuerdo entre las partes, pero fue un parteaguas para la evolución del derecho del mar. De este modo, el primer intento por codificar la regulación de la nacionalidad del buque lo encontramos en la Convención sobre Alta Mar de 1958. El objetivo principal de dicha conferencia, era resolver el problema de las matriculaciones alternativas, sin embargo, de acuerdo con Rodolfo González,¹¹⁵ tras no contar con el consenso necesario para satisfacer a todos

¹¹³ MÉNDEZ Silva, Ricardo (s/f), Pabellones por conveniencia, Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, p.129. Recuperado el 22 de febrero de 2021 de: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/viewFile/825/1085>

¹¹⁴Ibid. p. 132

¹¹⁵GONZÁLEZ-Lebrero, Rodolfo A. (1992); Manual de derecho de la navegación, 4ª ed., Buenos Aires, Depalma, p. 121

los Estados, se limitó a recurrir a la noción de “relación auténtica” y permitiendo que cada Estado determinará los requisitos necesarios para otorgar la nacionalidad a los buques: *“... ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y el control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”*.¹¹⁶

Hasta antes de este panorama, históricamente la “relación auténtica” se entendía de facto, ya que, muchas naciones tenían ciertas condiciones dentro de su derecho interno que limitaban el registro de buques extranjeros, un ejemplo de ello es el caso Inglaterra, el cual, según el Acta de Navegación de 1784, instruía que todos los buques construidos en Inglaterra debían tener nacionalidad inglesa, además de ello, precisaba que los buques británicos tenían que ir tripulados por tripulantes de nacionalidad inglesa;¹¹⁷ esta práctica se llevó a cabo hasta la mitad del siglo XIX. Por su parte, los franceses, tenían una visión similar de forma consuetudinaria en un principio y posteriormente codificada como se puede observar en su Acta de Navegación 1973.¹¹⁸

Esta condición era muy común en los Estados marítimos hasta la mitad del siglo XX, sin embargo, para 1982, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) se dio cuenta que solamente existían 28 países que exigían que las tripulaciones poseyeran la misma nacionalidad que los buques de sus flotas.¹¹⁹

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (misma que en esencia conserva lo pronunciado por la Convención de 1958) refiere en el art. 94 sobre los deberes del Estado del pabellón. En este apartado, se relata no solo al ejercicio de una jurisdicción efectiva respecto del buque, también precisa que, deben existir obligaciones concretas sobre el buque, por ejemplo, mantener un registro en el que figuren los nombres y características de aquellas embarcaciones que enarbolan su pabellón, así como ejercer la jurisdicción de conformidad con su derecho interno, no solo respecto del buque sino también sobre el capitán, oficiales y tripulación en materia administrativa,

¹¹⁶ Convención sobre alta mar, adoptada el 29-4-58, United Nations Treaty Series, vol. 450, art. 5º.

¹¹⁷ Acta de navegación de Inglaterra, 1784. Disponible en: <https://esacademic.com/dic.nsf/eswiki/35042>

¹¹⁸ Acta de navegación francesa de 1973. Disponible en: <https://leyderecho.org/actas-de-navegacion/>

¹¹⁹ UNCTAD. Maritime Transport Review, Geneva, 1985. Disponible en: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt1985_en.pdf

técnica y social vinculadas con aquel.¹²⁰

Con posterioridad, la comunidad internacional fomentó la expansión organizada del transporte marítimo mundial e incentivó la participación de los Estados en desarrollo para alcanzar un nivel estandarizado en materia de administración del régimen. A este fin se consideró que el Estado del pabellón debía ejercer, de manera efectiva, su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera y sobre el principio del vínculo genuino, de modo que los buques y sus tripulaciones fuesen fácilmente identificables sin afectar las condiciones por las cuales cada Estado establece la concesión de nacionalidad a sus buques.¹²¹

Cabe resaltar que, ni la Convención sobre la Alta Mar de 1958 ni la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 logran definir el término de “*relación auténtica*”. No fue hasta, el 7 de febrero de 1986 cuando se adoptó el acuerdo denominado Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques (conocido también como “Convenio de Registro de 1986”),¹²² que constituye la última expresión formal de la comunidad internacional en la materia. Su objeto es garantizar o consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón detallando el instituto del “vínculo genuino” y el rol del Estado, así como regular la cantidad y condiciones de oficiales y tripulantes nacionales o domiciliados en un Estado que presten servicios en los buques bajo su registro. Como contribución al régimen del mar, el Convenio de Registro de 1986 incluye una serie de definiciones que no pudieron incluirse en la Convención de 1982, como, por ejemplo, “buque”, “Estado del pabellón”, “propietario”, “naviero”, “Estado de matrícula” y “registro de buques”, entre otros.

El objetivo de dicho convenio era asegurar una relación efectiva entre los buques registrados y el Estado del Pabellón. Asimismo, este convenio también introduce el término *relación económica* que se refiere a la participación de nacionales en la

¹²⁰ BARBERIS, Julio A. (1991); Los principios generales de derecho como fuente del derecho internacional, Revista del Instituto Interamericano de Derechos Humanos, N° 14, p. 13-15

¹²¹ Godio, L. (2018). El "vínculo genuino" entre el buque y su estado de pabellón ante el persistente desafío de las denominadas "banderas de conveniencia". Recuperado el 24 de febrero del 2021, de: <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/8573/1/vinculo-genuino-entre-buque.pdf>

¹²² Se puede consultar el Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/tdrsconf23_es.pdf

propiedad del buque, su tripulación y su gestión. El artículo 7, por su parte, da a los Estados la opción de elegir entre cumplir con los requisitos de propiedad previstos en el artículo 8 (en el que se requiere que el Estado rector de bandera incorpore en su legislación provisiones referentes a la nacionalidad de los propietarios o nivel de la participación) o con los requisitos que se refieren a la dotación del buque, estipulados en el artículo 9 (en el que refiere a que el Estado donde esté registrado el buque tiene que cuidar que una satisfactoria parte de la tripulación sean nacionales o tienen la residencia en el país donde está abanderado el buque). Por otro lado, el artículo 10 refiere a la función del Estado respecto a la gestión de las compañías navieras y los buques en su registro, donde precisa que antes de aceptar el registro de un buque, el Estado tiene que asegurarse que la compañía naviera se encuentre establecida en el Estado o que desarrolla su principal actividad dentro del territorio del estado.

Sin embargo, el texto no pudo ser consensuado debido a la carencia requerida de ratificaciones de los Estados.¹²³ Inminentemente, este documento fracasó para su entrada en vigor, empero, la aparición del Convenio de Registro de 1986 reflejó positivamente la preocupación de la comunidad internacional para hacer frente a las llamadas “banderas de conveniencia”.¹²⁴

El termino de “relación autentica” fue retomado en la última década del siglo pasado, tras el hundimiento del *Exxon Valdez* en 1989, mismo que no logró responsabilizar a particulares por los daños causados. Este hecho produjo que nuevamente se buscara una efectividad en la relación autentica del buque con el *Estado del Pabellón*, por ello, en 1992 se recurrió a la intervención de la Organización Marítima Internacional (OMI, en adelante) en la cual se estableció el subcomité de *Flag State Implementation* que ha incitado la adopción de un número significativo de resoluciones que refieren a la seguridad marítima y prevención de la contaminación. Igualmente, en el 2002, tras el accidente de Prestige (una tragedia medioambiental que fue provocada por el hundimiento de un buque petrolero), en noviembre del 2008 la OMI adoptó el Código de Normas Internacionales y Prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos

¹²³ El art. 19 del acuerdo dispone que aquel documento entraría en vigor doce meses después de su ratificación de que al menos, cuarenta Estados (cuyo tonelaje represente –como mínimo y en conjunto– el 25 % del tonelaje mundial de buques). Actualmente, solo posee quince Estados parte.

¹²⁴ González-Lebrero, Rodolfo A. (1992); Manual de derecho de la navegación, 4ª ed., Buenos Aires, Depalma, p. 122

de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, el cual tiene por objetivo promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos, así como fomentar la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros.

En la actualidad, la relación autentica y/o el vínculo genuino efectivo siguen siendo una preocupación para la seguridad marítima. La comunidad internacional continúa trabajando por intentar regular la concesión de nacionalidad por parte de los Estados, sin embargo, en tanto la nacionalidad siga siendo un acto discrecional del Estado y mientras no se ratifiquen las firmas necesarias para poner en marcha convenciones que regulen la practica efectiva de la relación autentica, como es el caso del *Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques*, la seguridad marítima será apenas una utopía.

2.3. Problemática en el régimen de la nacionalidad del buque: Pabellones de Conveniencia.

La nacionalidad tanto en personas físicas y morales como en cosas (buque y aeronaves) es una figura jurídica reconocida plenamente por el Derecho Internacional y retomada por el Derecho del Mar bajo la misma línea de ser un acto unilateral y discrecional para el Estado otorgante. Como se ha insistido, el Derecho del Mar unificó su normativa en la CONVEMAR de 1982, siendo este el documento que guardará junto con la Convención de 1958 la naturaleza jurídica el régimen aplicado a la Alta Mar y la nacionalidad del buque. En el artículo 91 de la también conocida como la *Constitución de los Océanos* de 1982, se estableció la facultad para que el Estado de manera soberana y discrecional estableciera los requisitos necesarios para conceder la nacionalidad, el registro y el derecho a enarbolar su pabellón al buque.

La CONVEMAR representó la concreción de libertad e igualdad de los Estados sobre el mar, sin embargo, no pudo cesar todos los temas que demandaban el derecho del mar y el sistema internacional. Entre las críticas de esta convención resalta la falta de claridad y desarrollo terminológico, así como, la subjetividad y ambigüedad con la que se abordaron algunos temas. Todas estas observaciones que conforma el resultado y la transcendencia de la CONVEMAR se relacionan directamente con su intención por ser

una convención que objetó en receptor y regular los diversos intereses de los Estados sobre los espacios marítimos. Intereses que, como acertadamente sostiene Martín Cabrera, a veces, contrapuestos entre sí, pero siempre requiriendo ejercer un delicado equilibrio que se armonizará con los intereses y derechos de la comunidad internacional en su conjunto.¹²⁵

Aunque existen un gran número de temas que no lograron concretarse plenamente en la CONVEMAR, al referirnos particularmente a la nacionalidad del buque, nos encontraremos con que la también *Convención de Montego Bay* intentó regular a esta figura jurídica como se aborda en el Derecho Internacional, en su sentido amplio. Es decir, la nacionalidad representa el atributo y vínculo jurídico y político que relaciona directamente a un sujeto con un Estado. En esta lógica, la CONVEMAR reconfigura a la nacionalidad del buque en su artículo 91.

Tanto la Convención sobre la Alta Mar de 1958 como la CONVEMAR de 1982 fueron el parteaguas para que todos los Estados pudieran aplicar su soberanía dentro de embarcaciones que enarbolaran su pabellón en Aguas Internacionales, sin embargo, como acertadamente señala, Soto Lamadrid,¹²⁶ la problemática en jurisdicción aplicada a la Alta Mar y el régimen de la nacionalidad surge porque desde el Derecho Internacional no surge ningún mecanismo que permita al Estado del pabellón garantizar una efectiva relación con el buque. Realmente, no existe autoridad alguna que se encargue de garantizar que la relación existente entre el buque y el Estado del pabellón sea otra además de lo económico. La CONVEMAR advierte la necesidad de que el Estado del pabellón otorgue la nacionalidad del buque sólo si corrobora un vínculo genuino, sin embargo, jamás establece las bases que sancionen y penalicen una situación en contrario.

Históricamente, los primeros indicios de la nacionalidad del buque y su control surgen hasta finales del siglo XIX, cuando la comunidad internacional decidió limitar, mediante

¹²⁵ Cabrera M. M. (A 25 años de la entrada en vigencia de la CONVEMAR: una recapitulación de su sistema de solución de controversias, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Argentina. Argentina. Disponible en: www.saij.gob.ar/martin-cabrera-mirassou-25-anos-entrada-vigencia-convemar-una-recapitulacion-su-sistema-solucion-controversias-dacf190201-2019-12-03.

¹²⁶ Soto Lamadrid, Miguel Ángel. (1981), *La Solución de controversias en el Derecho del Mar*, Tesis Doctoral: Facultad de Derecho, Universidad Complutense de Madrid, España, p. 176

un registro, las concesiones que el Estado había tenido para otorgar la nacionalidad a los buques y determinar su condición. Sin embargo, este registro era de forma local y sin ningún tipo de implicación jurídica que comprometiera a los armadores o al Estado que ejercía la nacionalidad sobre los actos que ocurrieran durante la navegación. La nacionalidad del buque hasta ese momento no parecía tener la mayor trascendencia jurídica, se limitaba a ser un registro de control y administración para el Estado.

Fue hasta el siglo siguiente (pasadas ya las grandes guerras mundiales) cuando la preocupación internacional conllevó a la codificación del Derecho del Mar y con ello la regulación de la nacionalidad del buque. Autores como Domínguez Cabrera señalan que pese a los auspicios de la comunidad internacional por crear un sistema jurídico capaz de regular las problemáticas demandadas para el derecho y uso del mar, estas enfrentaron una serie de obstáculos relativos a los intereses de cada Estado, que efectuaron en conflictos como el régimen de la nacionalidad del buque. La autora considera que el principal inconveniente sobre el régimen establecido es la falta de claridad y restricción sobre los criterios para otorgar la nacionalidad, esta situación enfrenta un panorama donde el Estado no es obligado a demostrar que otorgó la nacionalidad posterior a la comprobación de dicha relación, por lo que es mucho más susceptible comerte un fraude a la ley.¹²⁷ También sugiere que, otro de los factores que complica mucho más la situación es la conciencia de los armadores sobre el significado de una nacionalidad, estos concibieron como una simple atribución (o no atribución) de una nacionalidad en los buques, conllevaba a una condición ficticia del mismo Estado, por lo que, modificar esta facultad resultaba mucho conveniente para satisfacer sus necesidades.

Desarrollando un poco más el concepto de “la relación autentica”, podemos observar cómo pese a ser el único criterio requerido por la CONVEMAR para que un Estado pueda otorgar la nacionalidad paso a entenderse como una mera formalidad administrativa posible de manipular. La relación autentica entre el buque y el Estado del pabellón se objetó con la intención de crear una vinculo genuino donde ambas partes estuvieran relacionadas entre sí más allá de lo económico y político, sin embargo, la falta de rigidez

¹²⁷ DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino (2005). Problemas relacionados con la nacionalidad del buque. En Revista de Derecho Vol. XVIII. Julio 2005. Recuperado el 25 de febrero del 2021, de: <http://bcn.cl/260cc> (julio, 2018)

de su regulación apertura la posibilidad de cometer vicios dentro de su control.

La función del Estado del Pabellón debía ejercer un control normativo de la embarcación tanto de forma mecánica como de uso; inspeccionando de forma periódica y certificando constantemente los equipos del buque y la tripulación. Desde esta vertiente, el registro de un buque y el derecho a enarbolar un pabellón ya no es sólo un requisito indicado por el Derecho Internacional, Victoria Jiménez señala que, cuando el buque no cuenta con el Registro de la Autoridad Marítima correspondiente, no puede realizar ningún tipo de operación.¹²⁸ De este modo, la sujeción de la *relación auténtica* o el *vínculo genuino* se concreta con el deber del Estado de ejercer su jurisdicción y su autoridad sobre aquellos buques que enarbolan su pabellón.¹²⁹

Por tanto, más que una mera formalidad administrativa, el registro de un buque significa el proceso mediante el cual, se documenta un barco, y es autorizado por un determinado país para portar su pabellón y con ello su jurisdicción. En consecuencia, se puede decir que, mediante el registro se comienza la vida legal y operativa del buque. De este modo, es frecuente decir que “el buque navega bajo la bandera del país de registro”.¹³⁰ Históricamente, los buques tenían la misma nacionalidad que la del armador; es decir, los buques se inscribían en un registro tradicional o convencional. Sin embargo, de acuerdo con Richard Coles¹³¹ y Victoria Jiménez, en la actualidad, los registros de buques pueden clasificarse en tres grupos:

- Registros tradicionales o cerrados: son aquellos registros en los que necesariamente debe existir una relación auténtica entre buque, propietario y Estado. La nacionalidad sólo puede ser atribuida cuando se compruebe que existe una relación efectiva. En esencia, mantienen la idea antigua de que la nacionalidad sólo se les otorgaba a los armadores nacionales. Además de quedar sometidos plenamente a la legislación de ese país (en todas las materias), han de respetarse las exigencias del país en cuanto a la contratación de tripulación, que

¹²⁸ JIMÉNEZ, Victoria, (2017); *Los registros abiertos de buques: Un análisis general*; ICADE BUSINESS SCHOOL FUNDACIÓN VALENCIAPORT; Madrid, España; p. 9-10.

¹²⁹ PAMBORIDE, G.P. (1999). *International Shipping Law. Legislation and Enforcement*. Brill, Netherlands, P. 23-25.

¹³⁰ JIMÉNEZ, Victoria, (2017); *Los registros abiertos de buques: Un análisis general*; ICADE BUSINESS SCHOOL FUNDACIÓN VALENCIAPORT; Madrid, España; p. 9-11.

¹³¹ COLES, Richard (2009); WATT, Edward. *Ship registration: Law and Practice*. London, Informa, p. 13

en la mayoría de los casos ha de ser de la nacionalidad de la bandera. Las normas de seguridad son exigentes y normalmente la Administración Marítima tiene un cuerpo significativo de inspectores, que velan por el cumplimiento del estándar mínimo determinado en los Convenios Internacionales ratificados. Algunos países que siguen manteniendo los registros cerrados son: Grecia, Reino Unido, los países escandinavos y México.¹³² Al respecto, Méndez Silva se refiere a ellos como *pabellones bajo criterio legislativo substancial* y menciona que son aquellos países que para otorgar nacionalidad se demanda el cumplimiento de numerosos requisitos, por ejemplo: la nacionalidad de los propietarios, la nacionalidad de capitanes y los oficiales, la nacionalidad de la tripulación, la obligación de visitar de visitar los puestos nacionales y de revisar las reparaciones necesarias en los artilleros del país.¹³³

- Registros abiertos: la característica principal que los distingue es que permiten el registro a buques mercantes, cuya propiedad y/o control pertenece a extranjeros. La principal motivación de estos países es la de extraer capital extranjero, para ello estos Estados, que no son de tradición marítima, presentan una legislación especial el abanderamiento de los buques.¹³⁴ Méndez Silva también menciona a esta clasificación, al respecto, dice lo siguiente: “*Contrariamente a los países con criterio legislativo sustancial, el criterio legislativo formal se refiere a aquellos países que otorgan su nacionalidad mediante trámites meramente administrativos, aquellos que registran una nacionalidad con tan facilidad que únicamente se trata de un proceso burocrático, el cual, puede realizarse incluso en un consulado*”. Los buques registrados en estos países suelen considerarse como pabellones por conveniencia o pabellones por registro abierto.
- Registros especiales: Victoria Jiménez, explica que esta clasificación es reciente y debe su creación a los Estados tradicionalmente marítimos de la Unión Europea.

¹³² De acuerdo con lo establecido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, para que un buque sea considerado nacional, de acuerdo con el artículo 25, todos los tripulantes deben ser mexicanos por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.

¹³³ MÉNDEZ Silva, Ricardo, (s/f); *Pabellones por conveniencia*, Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, pp.129-131. Recuperado el 23 de febrero del 2021, de: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/viewFile/825/1085>

¹³⁴ PINIELLA, F. (2009). Gestión portuaria y logística. Universidad internacional de Andalucía, p. 15

Esta idea, surge tras obtener una flota reducida por la migración a los Estados de registro abierto, el objetivo era contrarrestar dicho suceso. En consecuencia, los países con condiciones más rígidas en sus registros ordinarios crearon segundos registros, con similares condiciones a los abiertos. Por su parte, algunos sectores consideran que pueden considerarse un híbrido de los tradicionales y los abiertos. En ellos se opta por un tratamiento fiscal y laboral similar al de los registros abiertos, aunque con los mismos niveles de exigencia del cumplimiento de la normativa sobre seguridad que los registros tradicionales. Así, los Registros Especiales quedan al margen de la legislación ordinaria en virtud de la normativa que los ha creado, así a un buque se le aplica un régimen fiscal y laboral diferente según esté inscrito en el libro del Registro ordinario o en el especial. Los primeros registros especiales en entrar en funcionamiento fueron los de Noruega (NIS, 1997), Dinamarca (DIS, 1988) y Alemania (ISR o GIS, 1989). Más tarde, han establecido registros especiales Portugal (Madeira, 1989), Luxemburgo (1990), España (REC, 1992) y últimamente Italia (2000).¹³⁵

En la actualidad, los propietarios o poseedores de las embarcaciones o artefactos navales pueden decidir con plena libertad el tipo de registro que deseen. De este modo, la combinación entre la falta de rigor por el Derecho Internacional Público y el Derecho del Mar anudado a los intereses económicos, conlleva a que la práctica por los registros abiertos sea mucho más frecuente. De los registros abiertos, es justamente de donde se origina la idea de *Pabellones por conveniencia* o *pabellones de conveniencia*, ya que su objetivo consiste en ofrecer un servicio a los armadores de forma fácil y rápida, mientras obtienen un ingreso mayor para su Estado.

De esta forma, los *Pabellones de conveniencia* suelen definirse, de acuerdo con la International Transport Worker's Federation, como: aquel buque que enarbola una bandera distinta a la del país de su propietario, es aquel buque que se encuentra registrado en un Estado que pueda otorgarle mayor ventaja a éste aun cuando eso

¹³⁵ CARLIER de Lavalle, M. El Registro especial de Canarias. Ventajas y situación hoy. Asociación de Navieros Españoles, ponencia del director general de ANAVE, Tenerife, p. 26-28, citado en: JIMÉNEZ, Victoria, (2017); *Los registros abiertos de buques: Un análisis general*; ICADE BUSINESS SCHOOL FUNDACIÓN VALENCIAPORT; Madrid, España; p. 26-35.

implique la carencia de control efectivo entre el país de la bandera y el buque enarbola.¹³⁶ Para entender mayormente este concepto, es necesario retomar lo establecido en Reino Unido (1970), en el comité *Rochdale Inquiry into Shipping*¹³⁷ dirigido por Lord Rochdale, quien estableció las siguientes características para identificar a un pabellón por conveniencia:

- El país de registro permite que los armadores y quienes controlan los buques mercantes sean extranjeros.
- Es fácil acceder al registro y pasar a otro.
- No se recaudan localmente impuestos sobre la renta de los buques, o si se recaudan suponen una cantidad módica.
- El país de registro es una pequeña potencia, y carece de los recursos económicos nacionales que cabe prever para todos los buques en él registrados.
- Se autoriza sin restricciones la contratación de extranjeros para la dotación de los buques.
- El país de registro no dispone de mecanismos administrativos ni está facultado para imponer con eficacia normas gubernamentales o internacionales, y no tiene voluntad ni poder para controlar a las compañías.

Hoy en día, la razón por la cual los armadores deciden deslindarse del Estado originario para someter el buque a una jurisdicción foránea es, generalmente, valerse de los beneficios de orden fiscal, administrativo, técnico y laboral que ofrecen los "Estados de conveniencia", ya que sus costos suelen ser sustancialmente inferiores para atraer más buques y así obtener ingresos anuales en sus arcas por la mera registración. Un ejemplo típico de pabellones por conveniencia, lo podemos observar en la llamada *flota PANLIBHON*, la cual hace referencia a los buques de tres principales nacionalidades

¹³⁶ *International Transport Worker's Federation*, (s/f), *Banderas de conveniencia*, recuperado el 24 de febrero de 2021 de: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>

¹³⁷ Committee of Inquiry into Shipping Report, Chairman Lord Rochdale, Londres, mayo 1970, pp. 51, en cita de Organización Internacional del Trabajo, (2002) "*Informe de una Investigación de la OIT sobre las Condiciones de Vida y de Trabajo de la Gente de Mar (Informe II)*", Programa de Actividades Sectoriales, Oficina Internacional del Trabajo Ginebra, p. 80.

dedicadas a los pabellones de conveniencia: Panamá, Liberia y Honduras. Aunque existen más países como Costa Rica, Malta, Islas Marshall, Singapur, Madeira, Canarias y otros más que se le han ido sumando, la *Flota PANLIHON* posee la flota más grande y con mayor antigüedad, Al respecto, opina Méndez Silva:

*“[...] los países que se distinguen por ofrecer pabellones de conveniencia son principalmente Panamá, Liberia y Hondura, sin embargo, esto no significa que sean todos. Históricamente se han presentado casos que guardan similitud con el moderno problema de las flotas PANLBHON. En el siglo XVI muchos aventureros ingleses navegaron bajo la bandera española con el objeto de evadir las regulaciones monopolistas que gobernaban el comercio en las Indias Occidentales, hoy en día esta práctica es más frecuente, la motivación es la misma: Pabellones a conveniencia de sus poseedores”.*¹³⁸

Al respecto, George Mender¹³⁹ recopila ciertos rasgos distintivos que caracterizan a la Flota PANLIBHON, entre ellas se encuentran:

- Casi el 80% de los buques PANLIBHON son financiados y operados por extranjeros.
- El 90 % de la tripulación se encuentra conformado por marinos y oficiales multinacionales.
- Ninguno de los tres (PANLIBHON) tienen actividades marinas secundarias en su país.
- Ninguno de los tres países tiene una política de integración de su marina a su sistema interno, industrial y económico.
- No tienen una política de control técnico sobre los buques o una agencia de inspección a nivel gubernamental.
- No tienen un programa social y educacional para marino de las flotas PANLIBHON.

¹³⁸ MÉNDEZ Silva, Ricardo, *Pabellones por conveniencia*, Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, pp.18. Disponible en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/viewFile/825/1085>

¹³⁹ MENDER, George, (1961) *Nationality of Ship*, Politics and Law, Arkin fon Sjorett, p.249

Cabe recalcar que, los *pabellones de conveniencia* es uno de tantos problemas referentes a la nacionalidad del buque. Si reflexionamos sobre la historia del derecho del mar, nos encontraremos ante un escenario donde el pabellón que se enarbola en una embarcación era factor clave para determinar la condición jurídica del buque. Para entender mejor el panorama, a continuación, una breve semblanza de los problemas entorno al pabellón del buque:

- La primera mención sobre la nacionalidad del buque la encontramos en códigos como el Libro Negro del Almirantazgo, Roles de Oleron y Libro del Consulado del Mar.¹⁴⁰ Enarbolar sus banderas constituía una forma de comunicación entre los navegantes que les permitía distinguir entre un país y otro, la finalidad de ponerlo en practico constituía una forma de garantizar mayor seguridad a la tripulación y evitar los casos de piratería o uso del mar por naciones que no tenía acceso al mar. (Recordemos que, para estos tiempos, existía una disputa por el dominio marítimo y que el acceso al mar se encontraba limitado), por lo que los buques ingleses que iban a las Antillas occidentales (Cuba, Haití, la Republica Dominicana, Puerto Rico, Jamaica, Las Islas Caimán y Trinidad), enarbolaban la bandera española para evitar restricciones comerciales.¹⁴¹
- Otro ejemplo, lo podemos encontrar en el siglo XVII, el cual se caracterizó por usar la bandera francesa, para evitar las restricciones de pesca en el Gran Banco de Terranova impuestas por Gran Bretaña.¹⁴²
- En el mismo siglo XVII, se observó un aumento considerable en la flota sueca debido a muchos armadores holandeses registraron sus buques en Suecia, ya que, durante la segunda guerra anglo-neerlandesa de 1665 a 1667, Suecia era un país neutral, por lo que su bandera ofrecía esta protección de seguridad marítima entre los dos

¹⁴⁰ VALLEJO, M. S. (2000). La historiografía sobre los Rôles d'Oléron (siglos XV a XX). *Anuario de historia del derecho español*, (70), 471-498.

¹⁴¹ DE LEÓN Griego, A. G. (2002). *El mar de los deseos: el Caribe hispano musical: historia y contrapunto*. Siglo XXI. Recuperado el 24 de febrero del 2021, de:

¹⁴² JOHNSTON, DM (1987). El derecho internacional de la pesca: un marco para las investigaciones orientadas a las políticas (Vol. 3). Editores Martinus Nijhoff. Press. Recuperado el 24 de febrero de 2021 de:

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Vfs5vtLSCD8C&oi=fnd&pg=PR7&dq=The+International+Law+of+Fisheries:+a+framework+for+policy+oriented+inquiries&ots=iRzlaYm2TO&sig=6YuYkN2Ej6hYYurQrUUoqjJttv4>

bandos. Esta práctica se volvió usual en el Mediterráneo hasta la llegada de restricciones políticas y comerciales.

- Igualmente, durante esta época, los buques de Génova llevaban mercancía a Francia y durante su trayecto enarbolaban la bandera francesa para evitar ser revisados o que se les restringiera la entrada. Sin embargo, cuando los franceses subieron las tasas y los impuestos, los armadores de Génova optaron por registrar sus buques en Austria por las ventajas fiscales que les representa. Años más tarde, los armadores de Génova utilizaron la bandera inglesa para los buques que iban al golfo de Corinto, para contrarrestar a la supremacía francesa en aquella época y los buques griegos enarbolaban bandera turca o rusa.
- Posterior a la implantación de las doctrinas de *Mare Liberum* y *Mare clausum*, la disputa por el dominio marítimo se intensificó aún más, Inglaterra limitaba mucho más la navegación de países que no eran potencias marítimas, por lo que, muchos armadores, como es el caso de los irlandeses, que tenían sus buques registrados en puertos ingleses empezaron a navegar bajo bandera francesa para evitar las restricciones impuestas por Inglaterra o viceversa, la idea de portar una bandera de las potencias marítimas para no ser restringido en navegar¹⁴³.
- Un siglo más tarde, durante la guerra angloestadounidense de 1812 muchos barcos norteamericanos fueron registrados en Portugal para disfrutar de su neutralidad.
- En esos años, muchos países optaron por la abolición de la esclavitud, por lo que, entre los años 1830 y 1850 muchos buques del Sudamérica y Norteamérica fueron abanderados en otros países con el objetivo de evitar la supervisión inglesa sobre el comercio de esclavos.
- Paralelamente, durante el mismo siglo XIX, la junta de pesca escocesa vio la amenaza de los buques de arrastre sobre la zona de pesca del estuario Moray Firth y para batirla, prohibió la pesca de arrastre en toda la zona, incluso la de más allá de las tres millas náuticas establecidas en aquella época como aguas territoriales. Los

¹⁴³ DE LEÓN Griego, A. G. (2002). *El mar de los deseos: el Caribe hispano musical: historia y contrapunto*. Siglo XXI.

armadores de estos tipos de buques de pesca registraron sus flotas en Noruega con el objetivo de estar eximidos de esta prohibición y continuar pescando en el estuario Moray Firth.

- Ya en el siglo XX, tras observar como el cambio de pabellón de origen por el de conveniencia, traía grandes ventajas, esta práctica comenzó a ser mucho más frecuente. De este modo, entre los años 1903 y 1915, Panamá triplicó su flota al permitir la entrada de compañías extranjeras, mediante la Ley sobre registro de buques de 1925 en la que eliminó las restricciones relativas a la nacionalidad y la residencia de la gente del mar y los armadores. El sistema panameño adoptó un sistema de registro abierto, que desde su fundación ha inscrito buques tanto nacionales como extranjeros, ofreciendo sobre la base de su legislación orgánica, ventajas fiscales competitivas, exenciones tributarias, protección jurídica de los títulos de propiedad e hipotecas de buques y un régimen social especial.¹⁴⁴
- Por otro lado, con el “movimiento de la temperancia”, en enero del año 1919 fue ratificada la enmienda XVIII que prohibía la venta de bebidas alcohólicas en los Estados Unidos. La llamada *ley seca* reinó permaneció de 1919 a 1933. Para evitar la aplicación de la ley y poder servir bebidas alcohólicas a bordo, los armadores estadounidenses empezaron a cambiar las banderas de sus buques de manera que el día 20 de agosto del año 1919 fue registrado el primer buque en el registro panameño.
- Tras la crisis política y económica de Europa y Estados Unidos de los años 30, muchos armadores optaron en abanderar buques fuera de su país. Ejemplo de ello es el armador Erling Naess, quién evaluó la posibilidad de usar la bandera panameña, después de ver que la legislación era aceptable y que las tasas eran inferiores a otros sitios, además de que, los buques abanderados en Panamá disfrutaban de mayor facilidad para obtener un crédito de bancos de Nueva York, dado a que los grupos financieros asumían que estos buques tenían menores gastos operativos y el armador tenía mayor posibilidad de devolver el crédito. Dicho armador abanderó su

¹⁴⁴ MONTERO, Francisco, (2003); *Open registers: past, present and future*. Marine Policy, EEUU, p.513-523.

buque dedicado a la casa de ballenas, como Panamá tampoco exigía ningún tipo de restricción medioambiental, no hubo el menor problema.

- Al respecto, también los armadores griegos empezaron a gozar de la posibilidad de abanderar sus buques en Panamá, ya que, les permitía reducir la tripulación de 62 a 22 tripulantes sin ninguna restricción sobre la nacionalidad. El primer armador griego en descubrir las ventajas del registro panameño fue *Aristotle Onasis*.
- En el año 1935 la compañía estadounidense “*ESSO Shipping*” tenía veinticinco buques de 230 000 GRT abanderados en Gdansk en Polonia tripulados por alemanes. Visto el inminente comienzo de la guerra, *ESSO* cambio la bandera de sus buques por la panameña y reemplazó las tripulaciones alemanas por estadounidenses.
- Posteriormente, con el contexto del periodo entre guerra, en 1939 el registro panameño estaban registrados 159 buques de aproximadamente un millón de toneladas de peso muerto, es decir, 10 veces más que en 1905. En los primeros años de la guerra, los Estados Unidos permanecieron neutrales por lo que no se le permitía entrada a la zona de guerra europea, ante este contexto, muchos buques petroleros tuvieron que abanderarse en Panamá para poder ir a Inglaterra. En el mismo tiempo los armadores europeos hicieron lo mismo para evitar la requisita militar de los buques de sus flotas.¹⁴⁵
- Durante el mismo periodo, Estados Unidos exigió a Panamá no realizar el registro de buques para buques provenientes de Japón y Alemania. A la par, el país norteamericano solicitó a país panameño que se aumentará el registro de sus buques. De esta forma 63 de los 267 buques petroleros estadounidense fueron abanderados por Panamá. Simultáneamente los armadores griegos utilizaban la bandera panameña para transportar judíos a Palestina.¹⁴⁶
- Sintiendo amenazado por el contexto bélico, en 1940 Grecia prohibió el uso del

¹⁴⁵ MONTERO, Francisco, (2003); “*Open registers: past, present and future*”. Marine Policy, EEUU, p. 513-523

¹⁴⁶ CAFRUNY, W. Alan. *Ruling the Waves: the political economy of international shipping*. London. University of California Press Ltd., 1987

registro panameño por sus ciudadanos.

- En venganza, en 1941, 20 buques panameños fueron hundidos por torpedos de submarinos alemanes. Al año siguiente el presidente Roosevelt Estableció la *War Shipping Administration*, la cual, junto con la administración marítima panameña, ejercían revisión y control sobre los buques de guerra.¹⁴⁷ En total, durante la Segunda Guerra Mundial fueron hundidos 158 buques panameños, cerca de 1500 tripulantes perdidos.¹⁴⁸
- En el principio de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos construyeron el puerto de Monrovia y el aeropuerto de Roberts en Liberia. Durante la guerra los utilizaban para estacionar sus tropas y el dólar norteamericano se convirtió en la moneda oficial de Liberia. Cuando acabó la guerra los americanos se retiraron de país y aunque la economía liberiana se derrumbó, pocos años después, revivieron la práctica de pabellones por conveniencia para fortalecer nuevamente su economía.

Así pues, el siglo XXI heredó las prácticas de los siglos pasados y hoy en día, se puede observar cómo ni la Convención sobre la Alta de 1958, ni la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar lograron establecer una regulación apropiada sobre el régimen de la nacionalidad del buque que garantizará la seguridad marítima. Ciertamente, los primeros cambios de bandera fueron producidas para obtener derecho de pesca en las costas de otros países; con posterioridad, las migraciones hacia otros pabellones fueron motivadas por las guerras, ya sea, para evitar la requisita militar o para obtener mediante el pabellón protección militar y diplomática durante las navegaciones por zonas conflictivas; consecuentemente, las banderas de conveniencia, refiere Fernando del Pozo: *“se volvió una práctica mucho más frecuente cuando los armadores norteamericanos para evadir impuesto y costes crecientes de la mano de obra empezaron a matricular sus barcos en Panamá y poco después en Liberia. Aquellos objetivos fiscales y de ahorro de costes laborales que presidieron la primera diáspora fueron también la causa de una segunda en Grecia en los años 1980 a Chipre, Malta,*

¹⁴⁷ UNCTAD, (1980) *Maritime Transport Review*, Geneva. Recuperado el 23 de febrero del 2021: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt1980_en.pdf

¹⁴⁸ JIMÉNEZ Piris, V. (2017). Los Registros Abiertos de buques: Un análisis general. Recuperado el 24 de febrero de 2021 de: <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/26625>

*Liberia y otros, cuando el gobierno de Andreas Papandreu aumentó de manera repentina y muy considerable los impuestos a los armadores de la primera flota mercante del mundo por número de buques, y aún siguen siendo la base de la moderna historia de las banderas de conveniencia, aunque la incidencia relativa de ambos motivos ha variado sustancialmente en el tiempo.*¹⁴⁹

En la actualidad, el principal interés por el que operan los pabellones de conveniencia es el económico y reside tanto por parte de los armadores como de los Estados del pabellón. El número de naves con pabellones de conveniencia ha aumentado considerablemente desde la creación de las convenciones que regulan el Derecho del Mar. Sin embargo, como se ha insistido, este no es el único problema del pabellón de las naves que navegan en la Alta Mar, existen otras situaciones como el caso del pabellón de doble o múltiple nacionalidad, los buques sin nacionalidad y la apropiación de pabellón que también vulneran la seguridad en navegación marítima.

El sistema internacional ha buscado hacer frente a estas situaciones de diversas formas. El primer caso, los *pabellones de doble o múltiple nacionalidad*, surgen cuando un buque navega con más de un pabellón, ocupando el que le sea más conveniente según las circunstancias, sobre este aspecto, la CONVEMAR sí prevé una solución para esta situación, en el segundo apartado del artículo 92, se suscribe lo siguiente: “*aquellos que navegan amparándose a su conveniencia en el pabellón de dos o más Estados pueden ser considerarlos como buques sin nacionalidad*”. El argumento de dicho supuesto se origina dado la ficción legal que representa el buque, de acuerdo con el artículo 94, la nacionalidad del buque permite al Estado otorgante la facultad para ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón, por lo que, al contar con más de un pabellón enarbolando el buque de facto existe incertidumbre sobre la norma a aplicar.

De esta forma, por existir conflicto de ley y veracidad sobre la autenticación de adquisición de los registros del pabellón, se considera que un buque en esta condición no se encuentra protegido por ninguno de los Estados del pabellón que enarbolan ni por el Derecho Internacional. La CONVEMAR es clara en precisar que los buques que

¹⁴⁹ DEL POZO, Fernando, (2015); *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*; Instituto Español de Estudios Estratégicos, No 52/2015, España, p. 4-6.

naveguen bajo varias banderas y utilicen alguna de esas nacionalidades frente a terceros Estados, además de ser considerados sin nacionalidad, podrán efectuar un apresamiento por un buque de guerra.¹⁵⁰

Por su parte, los buques sin pabellón (aquellos que carezcan de bandera, registro y nacionalidad) no podrán tener ningún vínculo jurídico con ningún Estado, ni podrán ampararse bajo ningún Derecho (incluido el Derecho Internacional). Los buques que se encuentre en esta situación serán sancionados de acuerdo con espacio marítimo en el que se encuentren, un buque sin pabellón encontrándose bajo la jurisdicción total o parcial de un Estado puede variar en consecuencias debido a la competencia que el Estado ejerce sobre su territorio y su seguridad nacional. Por ejemplo, Inglaterra advierte lo siguiente: *“un buque que carezca de pabellón no se le puede despachar hasta que el capitán no declare y compruebe el nombre de la nacionalidad del buque”*.¹⁵¹ Reino Unido agrega que, si sobre sus aguas navega una nave sin nacionalidad, de facto quedará sometido a su jurisdicción y se efectuará una incautación sobre este ya sea de forma temporal o permanente, a este hecho se le conoce con el nombre de apropiación de pabellón sin nacionalidad. En realidad, no existe una uniformidad internacional de cómo actuar ante esta situación, bajo el argumento que se vulnera la seguridad nacional cuando un buque navega sin pabellón, cada Estado establece de forma soberana la sanción que corresponda a estos hechos. Esta disparidad para actuar ha conducido a que algunos Estados se manifiesten en favor por una regulación sobre los buques sin nacionalidad; estos solicitan que se establezca algún tipo de nexo o exigencia que obligué a las empresas navieras no navegar sin un pabellón. Los Estados que han tomado esta postura, añaden que el sometimiento de un buque sin nacionalidad a la jurisdicción de un Estado justificado y que sólo no aplicaría cuando los buques privados de nacionalidad deriven de la desaparición del Estado de registro.¹⁵²

Ante estos problemas, la Organización de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional se han dado a la labor de crear convenciones que precisen los requisitos necesarios para que realmente exista una relación auténtica entre el buque y

¹⁵⁰ Artículos 92.2 y 110.1.d) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

¹⁵¹ Merchant Shipping Act 1995. Recuperado el 24 de febrero del 2021 de:
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/data.pdf>

¹⁵² ANDERSON III, H., Edwin: "The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives", cit., p. 142-143

el Estado de Pabellón, pues consideran que sólo así se podrá lograr la estabilización de la paz y seguridad marítima.

Analizado el panorama que enfrenta el mar, se infiere que hoy en día existen muchos factores por las que el armador decide cambiar el pabellón de su buque, algunos razones por las que se encuentran atraídos para recurrir a los pabellones de conveniencia son: tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, la libertad de contratar mano de obra barata; eximirse de responsabilidades ambientales, paraísos fiscales, facilidad de desvinculación jurídica para responsabilizarse sobre los actos que suceden durante la navegación, etc. Habría que decir también que la tendencia al creciente número de pabellones de conveniencia durante el último siglo deriva no sólo de los factores efectuados por los Estados de forma interna, sino que, la falta de precisión y unificación por el Derecho Internacional Público y el Derecho del Mar para sancionar estos actos han contribuido a esta práctica.

La falta de regulación internacional sobre relación autentica y/o el vínculo genuino de un buque y el Estado del pabellón juegan una pieza clave para la seguridad marítima, por lo que, en tanto no se puntualice y se reglamente apropiadamente esta figura jurídica, la incertidumbre que posee el operador jurídico al momento de intentar atribuir responsabilidades jurídicas y emprender acciones contra los buques y sus Estados de pabellón seguirá siendo mayor, con ello, el objetivo por la seguridad marítima será apenas una ilusión.

Capítulo 3. El sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia.

*“El público debería preocuparse por los delitos en el mar porque esos delitos no comienzan ni terminan en el mar”
-Berube*

En la actualidad, la industria del transporte marítimo es el sustento de la economía moderna. Sin este sector sería imposible el abastecimiento internacional. El transporte marítimo moderno ha sido un elemento clave para la industrialización, la liberalización de la economía internacional y la globalización. Durante el último siglo, el sector marítimo experimentó una tendencia generalmente creciente en el volumen total del comercio, sin embargo, la pandemia provocada por el virus del covid-19¹⁵³ causó una baja en la industria marítima durante el 2020,¹⁵⁴ que se ha ido recuperando en lo que va del 2021.¹⁵⁵ Pese a la crisis que el sector enfrenta, el transporte marítimo continúa siendo el medio por excelencia para la movilidad del comercio mundial.

Cabe recalcar que el transporte marítimo no es la única actividad que ocurre en el mar, otras acciones como la pesca, la investigación y las actividades recreativas también ocurren sobre este espacio que ocupa la mayor masa planetaria, sin embargo, pese al pilar que significa, la sociedad se mantiene aislada de este espacio. Desde la antigüedad, la humanidad ha empleado las rutas marítimas como forma prioritaria del tráfico, la explotación de recursos y del comercio de mercancías a nivel nacional e internacional, empero, poco se han preocupado por vigilar los actos que ocurren durante la navegación.

Desde el sistema internacional, su primer intento por regular en el derecho del mar surgió en las primeras décadas del siglo XX, pero fue hasta posterior a Segunda Guerra Mundial

¹⁵³ La enfermedad por coronavirus (COVID-19) es una enfermedad infecciosa provocada por el virus SARS-CoV-2, hasta el mes de agosto del 2021, dicho virus ha afectado a un aproximado de 220 millones de personas en todo el mundo y ha cobrado al menos 4.5 millones de vida. Información obtenida de la Organización Mundial de la Salud (2021), *Enfermedades por coronavirus (COVID 2019)*, disponible en: <https://www.who.int/es>. Consultado el 28 de agosto de 2021.

¹⁵⁴ El comercio global marítimo cayó en un 4.1% durante el 2020 debido a la perturbación sin precedentes causada por el COVID-19, estimó la UNCTAD en su Informe sobre el Transporte Marítimo 2020, publicado el 12 de noviembre. Información obtenida de: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), (2020); *La pandemia reduce el comercio marítimo global y transforma la industria*; disponible en: <https://unctad.org/es/press-material/la-pandemia-reduce-el-comercio-maritimo-global-y-transforma-la-industria>. Consultado el 28 de agosto del 2021.

¹⁵⁵ HERRARA, Edna (2021), *La UNCTAD revisa al alza el comercio marítimo con 4.8% en 2021*. Info-Transportes. Disponible en: <https://info-transportes.com.mx/index.php/categoria-muelles/item/11934-la-unctad-revisa-a-la-alza-el-comercio-maritimo-con-4-8-en-2021-pero-ve-incertidumbre>. Consultado el 01 de septiembre del 2021.

cuando las intenciones por reglamentar el espacio marítimo recobraron vida, en un primer momento, en la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 y, posteriormente, en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Desde entonces, la soberanía del mar se encuentra dividida en tres planos: Soberanía plena, competencia exclusiva del Estado ribereño; soberanía semiplena, competencia compartida con otros Estados y con derechos limitados; y soberanía restringida, ningún Estado puede pretender someter a su soberanía a estos espacios marítimos, empero, pueden ejercer su soberanía cuando naveguen por los espacios marítimos que corresponda a este tipo de régimen sobre las embarcaciones que enarboles su pabellón.

De esta forma el Derecho Internacional¹⁵⁶ estableció que, una vez surcando en aguas internacionales fuera la ley del Estado del pabellón quien ejerciera total soberanía y control sobre todas las cuestiones administrativas, técnicas y sociales ocurridas en el buque. La CONVEMAR, reiteró la práctica consuetudinaria en la que todos los tripulantes, hechos y actos ocurridos durante la navegación en aguas internacionales quedaban sometidos bajo jurisdicción y control del Estado del pabellón; de esta idea nace el concepto de considerar al buque como una ficción legal del Estado. A esta figura se le conoce como *ley del pabellón*.

Compaginar el régimen jurídico aplicado a la Alta Mar y la regulación jurídica de la nacionalidad del buque no es una cuestión menor dentro del Derecho Internacional y el Sistema Internacional, ya que, tal como sucede en los temas de Derecho Internacional Privado, la situación es diferente y depende del ordenamiento jurídico de cada Estado. El Derecho del Mar, tal como sucede con el Derecho Internacional otorga al Estado el derecho soberano para que de forma discrecional y unilateral pueda conceder la nacionalidad a los buques con la única advertencia que debe mantener una relación auténtica entre el Estado del pabellón y el buque. La falta de criterios materiales que definieran la “relación auténtica” dificultaron aún más el régimen jurídico del buque durante su navegación por la Alta Mar.

¹⁵⁶Este derecho fue reconocido por el Derecho Internacional en la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar, en el artículo 5; y la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en su artículo 94, al establecer que: “*Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón*”.

En realidad, no existe ningún fundamento legal para obligar a un Estado a establecer los criterios necesarios para el registro de buques y el otorgamiento de la nacionalidad. No existe forma de garantizar que la relación auténtica entre el buque, el armador y el Estado del Pabellón sea mucho más que del ámbito económico, así como, no existe forma de prohibir al armador escoger a su beneficio el registro, la nacionalidad y el derecho a enarbolar el pabellón del buque. Esta situación, conduce a que los pabellones de conveniencia se vuelvan una práctica mucho más frecuente.

Si nos limitamos a observar al sector marítimo desde una vertiente meramente comercial y logístico, nos encontraremos ante un panorama en el que, de acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés, en su informe de enero de 2013 indicó que en el mundo navegan 46,392 buques de porte mayor a las 1.000 toneladas de registro bruto (TRB o DWT). De ellos casi el 60% estaban registrados bajo bandera de conveniencia. Pero si los medimos en TRB que se transporta por este sector, este valor se acerca al 75% de la flota mercante mundial¹⁵⁷. Este escenario, de acuerdo con el informe de la UNCTAD del 2019, es muy similar.¹⁵⁸

Las banderas de conveniencia conocidas como pabellones de conveniencia, explica el profesor Mateo Oviedo, se trata de una práctica legal, amparada en el principio de soberanía de las naciones, reconocida por el Derecho Internacional, pero cuestionada en su legitimidad; para el profesor, banderas de conveniencia se definen como: *“la utilización de banderas en las embarcaciones que no coinciden con el origen o residencia del propietario de embarcación (armador), sea persona física o jurídica. La utilización de esta práctica permite a los armadores anonimato y amparo jurídico, ventajas sindicales, salariales, fiscales y evadir controles sanitarios de las embarcaciones”*.¹⁵⁹ Sin embargo, la preocupación no es compartida por todo el sistema

¹⁵⁷ UNCTAD, (2013); *“El Transporte Marítimo 2013”*, Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2013_es.pdf

¹⁵⁸ UNCTAD (2019); *“Informe sobre Transporte Marítimo 2019”*; Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 31-56. Recopilado el 22 de diciembre del 2021, a partir de: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf

¹⁵⁹ OVIEDO, J. A. M. (2016). *Las banderas de conveniencia: ¿el huevo o la gallina de los paraísos fiscales? Desarrollo Socioeconómico em debate*, 1(2), pág.130.

internacional.

Al respecto, Claude Berube, importante historiador de la Academia Naval de Estados Unidos de América, quien con frecuencia reflexiona sobre el tema de los pabellones de conveniencia, subraya lo siguiente: *“si los buques que arrojan petróleo intencionalmente, que pescan en aguas prohibidas, que esclavizan marineros o matan ante una cámara quedan impunes, los operadores de barcos que estén dispuestos a violar la ley obtienen una ventaja competitiva”*.¹⁶⁰ El autor enfatiza en la necesidad de una mayor transparencia en los registros de banderas y compañías pesqueras; así como, un mejor esfuerzo por parte de los gobiernos para procesar a los perpetradores de los ilícitos; igualmente, exhorta a la población a reflexionar sobre los delitos ocurridos en el mar, ya que, estos poseen redes terrestres que no empiezan ni terminan en el mar: *“El público debería preocuparse por los delitos en el mar porque esos delitos no comienzan ni terminan en el mar. Los delitos ocurridos en el mar tienen redes terrestres que afectan vidas y economías”*.¹⁶¹

En la actualidad, *“Alta mar, las aguas 'de nadie”, “Vacaciones en la tierra de nadie”, “La esclavitud en alta mar”* y *“Odisea en el mar: aguas sin dueño”* son sólo algunos de los principales encabezados que destacan a la hora de buscar noticias e información referente a la Alta Mar, un espacio marítimo sobre el que en apariencia predomina la anarquía internacional. Doctrinarios como Mateo Oviedo,¹⁶² Carles Mayol¹⁶³ y Jessica H. Ford¹⁶⁴ coinciden en que la falta de regulación jurídica en la Alta Mar y la inseguridad marítima responde, primordialmente, a la frecuencia del uso de pabellones de conveniencia, ya que, mediante este tipo de buques se obtiene anonimato y amparo jurídico que sobre sus armadores (empresas navieras).

Pese a que el problema de los pabellones de conveniencia y los ilícitos ocurridos en la

¹⁶⁰ URBINA Ian (20 de octubre del 2020); *El desafío de enjuiciar los delitos cometidos en altamar*, publicado por *El Tiempo*, disponible en: <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/delitos-en-altamar-como-deben-clasificarse-analisis-de-ian-urbina-546135>. Consultado el 28 de agosto del 2021.

¹⁶¹ *Ibidem*. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/delitos-en-altamar-como-deben-clasificarse-analisis-de-ian-urbina-546135>. Consultado el 28 de agosto del 2021.

¹⁶² OVIEDO, J. A. M. (2016). *Las banderas de conveniencia: ¿el huevo o la gallina de los paraísos fiscales? Desarrollo Socioeconómico em debate*, 1(2), p.129.

¹⁶³ MARTÍNEZ, C. M. (2009). *Los pabellones de conveniencia en el siglo XXI: Análisis y conclusiones* (Tesis Doctoral); Barcelona, p.22-40.

¹⁶⁴ FORD, J.H y Wilcox, C. (2019). Arrojar luz sobre el lado oscuro del comercio marítimo: un nuevo enfoque para identificar a los países como banderas de conveniencia. *Marine Policy*, 99, p. 298-303.

Alta Mar no es un problema nuevo en el sistema internacional; en la actualidad, no se ha logrado combatir esta práctica y las embarcaciones que enarbolan pabellones de conveniencia son mucho más comunes en la navegación. Por su parte, los efectos causados por los pabellones de conveniencia son cada vez más alarmantes para todas las esferas del sistema internacional, los problemas ocurridos en la navegación poseen redes terrestres que afectan vidas y economías. Sin embargo, los mecanismos que buscan hacer frente a esta situación son escasos.

Un punto en el que se centra este capítulo es demostrar cómo tanto la ausencia de relación auténtica entre el buque, el propietario y el Estado del pabellón como la de una regulación específica al fenómeno de los pabellones de conveniencia han marcado un régimen jurídico permisivo no sólo para su desarrollo sino también para fomento y aumento del uso de pabellones de conveniencia. Otro de los propósitos de este capítulo es el de analizar e identificar los esfuerzos propiciados por el sistema internacional para hacer frente a los pabellones de conveniencia.

Cada señalar que, uno de los principales obstáculos que enfrentan el sistema internacional para erradicar el uso de pabellones de conveniencia es que propiamente no se trata de actos que incurran en la ilegalidad, ya que, de cierta no hay ningún documento jurídico que prohíba o sancione el uso de pabellones de conveniencia. Este capítulo se encontrará dividido en 4 apartados: el primer subtema consistirá en estudiar el papel de los pabellones de conveniencia en el marco del Derecho Internacional (tanto Derecho Internacional Público como Privado). El estudio de una base jurídica convencional de ámbito universal serán pieza clave para comprender cómo se ha abordado el tema de pabellones de conveniencia desde el Derecho Internacional. Tras la investigación, se visibiliza la preocupación de los Estados de tradición marítima y algunas organizaciones internacionales por los pabellones de conveniencia, así como sus intentos por regular esta práctica.

Posteriormente, se expondrá un estudio relativo al sistema normativo de las principales banderas de conveniencia. Analizar el contexto por el que se encuentran motivados los puertos de conveniencia para mantener abierto su registro de buques será un parteaguas para entender su colaboración con los artilleros de pabellones de conveniencia. En la actualidad, Panamá, Liberia, Honduras, Islas Marshal y otros

Estados con condiciones económicas limitadas son los principales países que priorizan un registro abierto y atractivo para los pabellones de conveniencia, por lo que, estudiarlos es pieza clave para conocer su regulación y las condiciones que ofrecen a los buques. Uno de los argumentos que se sostiene en este apartado es que los pabellones de conveniencia y los paraísos fiscales se encuentran relacionados entre sí dado al gran atractivo geográfico, económico, jurídico, político y estratégico que representan.

Avanzando en nuestro razonamiento, se dedicará un espacio para abordar la responsabilidad jurídica del Estados del pabellón y los armadores sobre los actos ocurridos en la Alta Mar. El punto central de esta idea es demostrar que existen instrumentos jurídicos internacionales que posibilitan la responsabilidad de las empresas navieras dueñas o poseedoras de los buques con pabellón de conveniencia sobre los actos que acurran durante su navegación. Uno de los principales obstáculos sobre la regulación jurídica de la Alta Mar es equiparar su régimen a uno anárquico, sin embargo, el punto de partida sobre el que se entorna toda la investigación es demostrar como la jurisdicción aplicable la Alta Mar existe y se llama *res communis*, cosa común de la humanidad, por lo que, contrario a lo que se piensa, este espacio marítimo sí posee una regulación jurídica y una responsabilidad compartida por todos. Este escenario se entiende mejor si se considera que en la actualidad los espacios marítimos y terrestres, así como los sucesos que ocurren en ellos no se encuentran inmersos. Baste ejemplificar el tema de la expansión y universalidad de los derechos humanos para comprender que su alcance intenta no aislar espacios y personas. De hecho, bajo la óptica de los derechos humanos, se puede observar cómo desde sus postulados no eximen a los mares ni a las personas jurídicas su aplicabilidad; por lo que, los buques con pabellones de conveniencia al estar dirigidos por personas jurídicas y suscitar su navegación en el mar se vuelven susceptibles a responsabilizarse sobre los actos y hechos en los que se suscite una situación que incluya posible vulneración a Derechos Humanos. La intención de este subtema es destacar como detrás los pabellones de conveniencia operan puertos de conveniencia y personas jurídicas que han quedado en el anonimato sobre los actos ilícitos que ocurren durante la navegación.

Para cerrar este capitulado, se presentarán los mecanismos jurídicos que el sistema internacional ha creado para hacer frente a esta problemática. Se analizará el papel que desarrollan tanto los organismos internacionales como los Estados para salvaguardar la apropiada regulación de la Alta Mar y mitigar la práctica de los pabellones de conveniencia. En lo que confiere a los Estado, se expondrá como un ente capaz de crear mecanismos que implementen y responsabilicen a empresas naviera desde sus propios sistemas jurídicos. Respecto a los organismos internacionales, no se limitará en explicar los esfuerzos de organizaciones internacionales de carácter público como la Organización Marítima Internacional, Organización Internacional del Trabajo, la Organización Mundial del Comercio y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, sino también explicará, el papel de organismos no gubernamentales como la International Transport Worker's Federation que han intentado hacer frente a esta problemática mediante la creación de diversos instrumentos tanto jurídicos como sociales.

Los pabellones de conveniencia es una práctica con tendencia creciente que se alimenta de los intereses económicos, políticos y estratégicos de un reducido número de Estados y empresas; sin embargo, sus repercusiones afectan a un alto número de vidas, economías y valores. El sistema internacional debe crear mecanismos que hagan frente a esta práctica, pues en tanto no lo hagan, la seguridad en la navegación por las aguas internacionales seguirá siendo una incierta.

3.1. Los pabellones de conveniencia en el marco del Derecho Internacional.

Navega todavía, no sabemos cómo, entre viejos cargueros remozados que a nadie engañan cuando se van a pique. Su bandera de conveniencia es un inconveniente panameño, liberiano, chipriota. Su carga es un misterio profundo. Sus tripulantes, cuando no hablan inglés, insultan en la lengua de Neptuno.

-Fragmento de "La nave" de Jacobo Rauskin.

La Alta Mar es un espacio marítimo situado más allá de las jurisdicciones estatales con un régimen jurídico basado en el *res communis*. Las también denominadas Aguas Internacionales son un espacio común en el que existe un ejercicio de competencias concurrentes de carácter extraterritorial, es decir, una ficción legal del Estado sobre los buques que enarbolan su pabellón. La ficción legal del Estado o la extraterritorial se realiza mediante el otorgamiento de la nacionalidad y se simboliza con el pabellón que enarbola cada buque. El derecho de que un Estado pueda otorgar la nacionalidad es un derecho atribuido por el Derecho Internacional en la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 y reiterado por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, a este proceso se le conoce como la ley del pabellón o el régimen jurídico de la nacionalidad del buque.

Enarbolar una bandera sobre un buque es una práctica marítima que comenzó a desarrollarse desde la Edad Antigua. Portar la bandera sobre el buque era símbolo de orgullo y poderío sobre el lugar al que representaban, a razón de ello los países de tradición marítima cuidaban de la reputación de su flota. Los artilleros y marineros, conscientes del honor que significaba la bandera, sabían que el único pabellón que podían portar era la de su lugar de origen. Sin embargo, el orgullo y honor no fue suficientes para coludir esta práctica marítima dando origen a los pabellones de conveniencia.

En la actualidad, el Derecho internacional requiere que cada buque se encuentre registrado en un país. La jurisdicción en la cual se registra una nave se llama su "estado de bandera", dado que éste le da al buque el derecho a enarbolar su pabellón nacional.

Una embarcación debe navegar bajo las leyes del Estado del pabellón que enarbole y éste ejerce regulaciones y controles sobre los buques a los que debe inspeccionar regularmente para certificar que las adecuadas condiciones de su equipamiento y de su tripulación que lo habilitan para navegar. Pabellones de conveniencia significa escoger el lugar para el registro de un buque obteniendo mayor beneficio sobre su regulación, control y jurisdicción aplicable al buque.

Los pabellones de conveniencia, en realidad, es también una práctica antigua que remonta a los tiempos del Imperio Romano. Este fenómeno se basa en cambiar el pabellón de origen por uno que traiga consigo mayores beneficios durante y como resultado de la navegación. Mateo Oviedo, explica que los pabellones de conveniencia se trata de la utilización de banderas en las embarcaciones que no coinciden con el origen o residencia del propietario de la embarcación (armador), sea persona física o jurídica; en estos casos, la relación autentica entre el armador y el Estado del cual enarbolan su pabellón es accidental y las principales razones por las que se recurre a esta práctica es porque permite a los armadores anonimato y amparo jurídico, ventajas sindicales, salariales, fiscales y evadir controles sanitarios y de seguridad de las embarcaciones.¹⁶⁵

Consiste en un fenómeno que se enfatizó durante y posterior a la Segunda Guerra Mundial, cuando los armadores norteamericanos optaron por cambiar la nacionalidad de sus buques y eludir la “Ley de Neutralidad de EE. UU.” (normativa que prohibía la navegación en espacios de conflicto) con la única finalidad de aferrarse a continuar con el comercio y el transporte de insumos para los países beligerantes. Se considera que la Segunda Guerra Mundial fue un parteaguas importante para incentivar el uso de pabellones de conveniencia, debido a que, durante este periodo los principales Estados de tradición marítima se encontraban envueltos ante un panorama bélico en donde la única vía para continuar con el uso y explotación del sector marítimo era recurrir al registro de pabellones ajenos al conflicto bélico (en la mayoría de los casos) con escasa tradición marítima y con un pasado colonial.¹⁶⁶ Asimismo, fue durante este periodo

¹⁶⁵ OVIEDO, J. A. M. (2016). Las banderas de conveniencia: ¿el huevo o la gallina de los paraísos fiscales? *Desenvolvimento Socioeconômico em debate*, 1(2), p. 131

¹⁶⁶ LILLO, M. D. L. C. (2009). “*Evolución de las banderas de conveniencia*” (Tesis Doctoral); Universidad Austral de Chile, Chile, p.23-25.

cuando se construyeron una serie de navíos concebidos para transportes bélicos (“Liberty”, “Fort”, “Park”, “T-2”, etc.) y que, como era evidente, no eran eficientes para el transporte comercial nato al terminar las grandes guerras, salvo que los “recién Estados de pabellones de conveniencia” aceptaran otorgar su bandera a cambio de un atractivo cobro del canon de inscripción y mantenimiento, fáciles de obtener; sin mayores exigencias y con controles mínimos.¹⁶⁷

El Doctor Brizuela Servín explica que la falta de exigencias en materia impositiva, de cumplimiento de normas de seguridad costosas y de protección laboral y previsional a los trabajadores que tripulaban estos buques, también agregaron un argumento rotundo para permanecer en las “Banderas de Conveniencia” (FOC’S) a los barcos, después de acabar los peligros bélicos.¹⁶⁸

El fenómeno de los pabellones de conveniencia logró consagrarse debido al atractivo económico y jurídico que representaba tanto para los armadores como para los Estados de pabellones de conveniencia, los cuales, al ser países con escasa o nula tradición marítima carecían de marcos jurídicos capaces de exigir un orden fiscal apropiado y servicios de control y supervisión administrativo, técnico, laboral y sanitario óptimo sobre los buques que otorgaba su pabellón.

Poco a poco, las empresas armadoras comenzaron a optar por el registro de las “Banderas de Conveniencia” a fin de reducir costos operativos y evitar regulaciones estrictas en cuanto a seguridad o tasas fiscales que de otra manera se verían obligadas a cumplir con el adicional de desembolsos. En realidad, daba igual para la navegación y explotación del mar mantener un registro restringido con Estado de tradición marítima que uno con un Estado de conveniencia dado a que no existía ningún instrumento jurídico que prohibiera o sancionara tal práctica. Por su parte, el Estado de pabellón de conveniencia, tampoco se encontraba sancionado por el Derecho Internacional, ya que, amparado con el principio de libertad e igualdad de navegación esta práctica le era permitida sin cuestionamiento alguno. A saber, Estado de pabellón de conveniencia es

¹⁶⁷ BRIZUELA Servín, S. A. (2018); "Buques mercantes y las banderas o pabellones de conveniencia enarboladas (FOC's)"; en Revista Jurídica, 4ta edición; Universidad Iberoamericana; Asunción, Paraguay; p..334.

¹⁶⁸ Ibid, pág. 333-335.

aquel que permite a las naves operar bajo su bandera sin tener la intención de asegurarse de que cumplen las regulaciones esenciales. El Doctor Brizuela precisa que por lo regular estas banderas son usadas por los propietarios de los barcos pesqueros y las compañías para ignorar la legislación referente a conservación y gestión de los productos que explotan del mar, así como los estándares de seguridad y trabajo.

Los Estados de pabellones de conveniencia funcionan en complicidad con las empresas navieras, actores internacionales que se concentran en los incentivos económicos sin importar los efectos y riesgos que enfrentan tanto la tripulación como el exterior (medio ambiente y población en general). Esta situación es alarmante porque básicamente las empresas que recurren a esta práctica pagan por una ausencia de poder, de jurisdicción, de control y supervisión. Los pabellones de conveniencia configuraron la navegación porque en realidad hasta hoy en día no existe ningún instrumento jurídico vigente capaz de erradicar o limitar a este fenómeno.

En la actualidad, las actividades marítimas constituyen una fuente de riqueza para muchos Estados. La industria del transporte marítimo es el sustento de la economía moderna. Sin este sector sería imposible el abastecimiento internacional. El transporte marítimo moderno ha sido un elemento clave para la industrialización, la liberalización de la economía internacional y la globalización. Durante el último siglo, el sector marítimo experimentó una tendencia generalmente creciente en el volumen total del comercio, sin embargo, la pandemia provocada por el virus del covid-19¹⁶⁹ causó una baja en la industria marítima durante el 2020¹⁷⁰, que se ha ido recuperando en lo que va del 2021.¹⁷¹ Pese a la crisis que el sector enfrenta, el transporte marítimo continúa siendo el medio por excelencia para la movilidad del comercio mundial.

¹⁶⁹ La enfermedad por coronavirus (COVID-19) es una enfermedad infecciosa provocada por el virus SARS-CoV-2, hasta el mes de agosto del 2021, dicho virus ha afectado a un aproximado de 220 millones de personas en todo el mundo y ha cobrado al menos 4.5 millones de vida. Información obtenida de la Organización Mundial de la Salud (2021), *Enfermedades por coronavirus (COVID 2019)*, disponible en: <https://www.who.int/es>. Consultado el 28 de agosto de 2021.

¹⁷⁰ El comercio global marítimo cayó en un 4.1% durante el 2020 debido a la perturbación sin precedentes causada por el COVID-19, estimó la UNCTAD en su Informe sobre el Transporte Marítimo 2020, publicado el 12 de noviembre. Información obtenida de: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), (2020); *La pandemia reduce el comercio marítimo global y transforma la industria*; disponible en: <https://unctad.org/es/press-material/la-pandemia-reduce-el-comercio-maritimo-global-y-transforma-la-industria>. Consultado el 28 de agosto del 2021.

¹⁷¹ HERRARA, Edna (2021), *La UNCTAD revisa al alza el comercio marítimo con 4.8% en 2021*. Info-

Koji Sekimizu, exsecretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI, por sus siglas en inglés), explicaba en una conferencia el papel vital que juega el mar en la vida moderna. El también diplomático, explicaba que mediante el transporte marítimo se mueve la mayor parte del comercio mundial, por lo que, este sector es crucial para mantener un nivel suficiente de importación y exportación de mercancías: “*Actualmente alrededor del 90% del comercio mundial se traslada a través del transporte marítimo internacional. Sin el sector marítimo, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual.*”¹⁷² Koji manifestaba en su discurso que el transporte marítimo ha mantenido una expansión sobre el transporte que sólo se puede traducir en beneficios para los consumidores a través de sus bajos costos de fletes, sin embargo, las ventajas del mar no han sido suficientes para atraer la atención y preocupación de la población mundial sobre el papel que desempeña este sector en nuestras vidas.

Hoy en día, pese a la exponencial creación de instrumentos jurídicos internacionales sigue sin existir un cuerpo jurídico que de forma efectiva, vinculante y universal regule los actos que ocurren durante la navegación y garanticen la seguridad marítima, en específico la Alta Mar (el espacio más grande que posee nuestro planeta). Aunado a ello, el deficiente marco jurídico que regula el otorgamiento de la nacionalidad y registro del buque desde el Derecho Internacional incitan a que pabellones de conveniencia continúen manteniendo un profundo impacto en las actividades marítimas. Ciertamente, la ausencia regulatoria de los pabellones de conveniencia no es el único obstáculo que enfrenta la seguridad marítima, pero sí uno de los más fuertes porque el sector marítimo se encuentra dominado por los pabellones de conveniencia.

Los pabellones de conveniencia ha sido un fenómeno que se ha nutrido de la consiente voluntad de los Estados por impedir la creación de cualquier cuerpo jurídico que regule esta práctica. Un claro ejemplo de ello se puede observar en todo el proceso de

Transportes. Disponible en: <https://info-transportes.com.mx/index.php/categoria-muelles/item/11934-la-unctad-revisa-a-la-alza-el-comercio-maritimo-con-4-8-en-2021-pero-ve-incertidumbre>. Consultado el 01 de septiembre del 2021.

¹⁷² Organización Marítima Internacional (OMI, por sus siglas en inglés), (2016); “*El transporte marítimo: indispensable para el mundo*”, Conferencia extraordinaria de la OMI, disponible en: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>. Consultado el 28 de agosto de 2021.

negociando de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 por regulación del otorgamiento de la nacionalidad y el registro del buque fue discutida tanto en los trabajos preparatorios de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar 1958¹⁷³ como en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Sin embargo, los divergentes intereses políticos, sociales y económicos de algunos actores internacionales de la época (las empresas navieras y dirigentes de los Estados de pabellones de conveniencia, por mencionar algunos) lograron frustrar un régimen jurídico apropiado preciso para regular la nacionalidad del buque de forma unificada.

De acuerdo con Ana María Maestro, el primer intento desde el Derecho Internacional por inmiscuirse en los temas de registro y nacionalidad del buque surgió con la propuesta del Instituto de Derecho Internacional en 1896, que mencionaba explícitamente, la necesidad por armonizar las legislaciones nacionales en materia de registro y nacionalidad de buques e incluso proponía que los principios presentes en la normativa de la mayoría de los Estados deberían ser considerados como un elemento de Derecho internacional, aunque reconocía que hasta el momento había resultado imposible la unificación de las legislaciones debido a las divergencias existentes en las legislaciones de los diferentes Estados y el respeto por preservar la nacionalidad como una competencia soberana del Estado.¹⁷⁴

Conscientes de la nula probabilidad de lograr cumplir con este objetivo, esta propuesta fue retomada durante la Convención de Ginebra de 1958 en trabajos preparatorios a cargo de la Comisión de Derecho Internacional (CDI en adelante). Este informe se examinó de las reuniones 63° a 69° de la segunda sesión de CDI, celebradas del 7 al 17 de julio de 1950. Específicamente, lo referido a la nacionalidad de los buques se trató en la 64° reunión, celebrada el 10 de julio de 1950.¹⁷⁵ Dos enfoques resaltaron de estas

¹⁷³ Comisión de Derecho Internacional (1950); “Yearbook of the International Law Commission 1949 – Summary Records and Documents of the First Session including the report of the Commission to the General Assembly”, Naciones Unidas, New York, pág. 281.

¹⁷⁴ MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). *La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia* (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; pág. 222-223.

¹⁷⁵ Comisión de Derecho Internacional (1950), “Yearbook of the International Law Commission 1950” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 191-192. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v1.pdf

discusiones: Por un lado, se encontraba la de mantener abierto los criterios para otorgar la nacionalidad al buque dado a la dificultad que significaba unificar las legislaciones nacionales; por otro lado, la necesidad de identificar los principios comunes entre las legislaciones a fin de crear un marco normativo preciso sobre el otorgamiento de la nacionalidad y registro del buque.

El escenario de la CDI en el marco por crear los trabajos preparatorios para una unificación del Derecho del Mar era hostil porque enfrentaba diferentes perspectivas e intereses de los miembros. Los representantes del primer enfoque corrían a cargo de Ricardo Joaquín Alfaro, diplomático panameño y antiguo presidente en funciones de Panamá, y Gilberto Amado, diplomático brasileño que ostentó el cargo de presidente de la CDI en varias ocasiones, estos se decidieron por realizar un estudio de los principios comunes a las legislaciones nacionales a fin de hacer notar como cada Estado tenía sus propios criterios para el otorgamiento de la nacionalidad y cómo resultaba imposible imponer criterios unificadores.¹⁷⁶

El segundo enfoque se encontraba liderado por un relator especial de origen holandés, Jean Pierre Adrien François, éste elaboró otro informe presentado en 1951.¹⁷⁷ Durante su informe se abocó al estudio de la materia de la nacionalidad de los buques y en ella se identificaban los principios sobre nacionalidad de los buques comunes a la normativa de la mayoría de los Estados en la materia, y proponía que éstos fueran adoptados como base para la elaboración del artículo correspondiente de la Convención. Entre los factores que identificó se encontraban: la nacionalidad o domicilio del propietario (sea persona física o jurídica y sea por la nacionalidad de los socios o por las sociedades de las acciones), por el domicilio social, la nacionalidad del capitán, de los oficiales y de la tripulación. En otras palabras, su propuesta consistía en que se estableciera que al menos la mitad de los elementos que conformaban el buque (propietarios y tripulantes) se encontraran domiciliadas por el Estado otorgante de la nacionalidad. François, estaba consciente de la disparidad entre los diferentes cuerpos legislativos de los Estados; sin embargo, en su propuesta priorizaba la creación de principios comunes para el

¹⁷⁶ Ibid, pág. 191.

¹⁷⁷ FRANÇOIS, J. P. A. (1957), "Informe de J. P. A. François, Relator Especial – Derecho del Mar – El Régimen de la Alta Mar", Documento A/CN.4/17, de 17 de marzo de 1950, en CDI, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950, vol. II, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 38.

otorgamiento de la nacionalidad y los límites de matriculación del buque.

La propuesta de François fue discutida en 1951, durante las reuniones 113°, 125°, 130° y 134°. Durante estas reuniones se retomaron las bases propuestas por el Instituto de Derecho Internacional de 1896. La votación en cuestión concluyó con ocho votos a favor, uno en contra (el del representante panameño, Ricardo Joaquín Alfaro) y dos abstenciones.¹⁷⁸ Cabe resaltar que, hasta estos años, el tema de la nacionalidad era una materia poco estudiada desde el Derecho Internacional, ya que estos eran temas que se abordaban de hecho, el concepto de “nacionalidad del buque” seguía siendo discutido por la doctrina internacional. Ana María Maestro explica que en la CDI también existía una disputa terminológica al grado que se había propuesto sustituir el término “nacionalidad del buque” por “carácter nacional” y “nacionalidad de los propietarios del buque” por “puerto de registro del buque”,¹⁷⁹ pero estas modificaciones no fueron adoptadas por la CDI.¹⁸⁰ Durante los trabajos preparatorios se intentó esclarecer todo el marco regulatorio de la nacionalidad y registro del buque, a fin de evitar que los pabellones de conveniencia continuarán creciendo.

Compaginar el Derecho Internacional con el Derecho interno de cada Estado era quizá uno de los principales obstáculos que se enfrentaba en los trabajos preparatorios. La CDI, tal como ha sucedido en todos los instrumentos jurídicos creados por esta comisión, sabía que por la propia naturaleza que guardaba este organismo no podía ser tan riguroso en los criterios para establecer la nacionalidad y debía limitarse a crear una propuesta abierta para que cada Estado pudiera adaptarla a su propia legislación. De tal forma, el texto finalmente aprobado en 1951 por la CDI en la 121° reunión, éste se

¹⁷⁸ Comisión de Derecho Internacional (1950), “*Yearbook of the International Law Commission 1950*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 329-331. Este tema fue retomado en: Comisión de Derecho Internacional (1950); “*Yearbook of the International Law Commission 1950*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950], vol. II, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 329-331. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v1.pdf y https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf

¹⁷⁹ MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). *La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia* (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; pág. 224-225.

¹⁸⁰ Comisión de Derecho Internacional (1950), “*Yearbook of the International Law Commission 1950*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950], vol. II, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 329-331. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v1.pdf

proponía quedar de la siguiente:

In general, a State may fix the conditions on which it will permit a ship to be registered in its territory, and to fly its flag; yet the general practice of States has established minimum requirements which must be met if the national character of the ship is to be recognized by other States. These minimum requirements are:

The ownership of the vessel must, to the extent of 50 per-cent be vested in:

- (a) Nationals of or persons domiciled in the territory of the State;*
- (b) A partnership in which more than half the partners with personal liability, or commandite company, are nationals or persons domiciled in the territory of the State; or*
- (c) A joint-stock company organized under the laws of the State and having its head office in its territory”.¹⁸¹*

Sin embargo, aunque el texto había sido aprobado continuó en discusión durante las reuniones posteriores. François insistía en agregar a la nacionalidad del capitán como un elemento clave para otorgar la nacionalidad al buque, empero jamás fue aprobada debido a la oposición de algunos Estados. Ya en 1955, durante la séptima sesión de la CDI (en específico, entre las reuniones 284° y 294°), se puso en duda la idoneidad del artículo para regular efectivamente la nacionalidad de los buques, por tratarse de cuestiones relativas a la legislación interna de los Estados, y porque existían muchos Estados que permitían que personas distintas del propietario del buque efectuaran el registro. Estos argumentos concluyeron en modificar el artículo para establecer un principio mucho más general para todos los Estados, los cambios se vieron aprobados por la CDI y estos se reflejaron en el artículo 5 del Proyecto de Artículos relativo al régimen de la Alta Mar quedando de la siguiente forma:

“Each State may fix the conditions for the registration of ships in its territory and the right to fly its flag. Nevertheless, for purposes of recognition of its national character by other States, a ship must either:

- 1. Be the property of the State concerned; or*
- 2. Be more than half owned by:*
 - a. Nationals of or persons legally domiciled in the territory of the State concerned and actually resident there; or*
 - b. A partnership in which the majority of the partners with personal liability are nationals of or persons legally domiciled in the territory of the State concerned and actually resident there; or*

¹⁸¹ FRANÇOIS, J. P. A. (1952), “Tercer Informe por J. P. A. François, relator especial – Régimen de la Alta Mar”, A/CN.4/51, de 28 de febrero de 1952, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1952*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1958, págs. 44 y 45. Recuperado el 31 de diciembre del 2021 en: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf

*c. A joint stock company formed under the laws of the State concerned and having its registered office in the territory of that State”.*¹⁸²

No obstante, esta no fue la versión final del texto que se plasmó en el artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar de 1958, ya que, continuó sufriendo modificaciones al tenor que en las reuniones posteriores se continuaba discutiendo sobre los lineamientos tan específicos que el Derecho Internacional había impuesto para el otorgamiento de la nacionalidad. Ciertamente la propuesta de este artículo guardaba un contenido material encaminado a esclarecer y precisar los criterios mínimos que cada Estado debía tomar en cuenta para otorgar la nacionalidad, sin embargo, poseer un contenido tan concreto implicaba ser criticado por atentar contra el Derecho interno de cada Estado.

Por esta razón, en las negociaciones de 1955 y 1956, esta propuesta fue nuevamente sustituida. Algunos miembros de la CDI como J. P. A. François, Jean Spiropoulos y Manley O. Hudson¹⁸³ proponían que se conservará el derecho de terceros Estados a no reconocer la nacionalidad de los buques que no cumplieren con los requisitos previstos en la futura Convención, empero, esta propuesta fue invalidada en 1956, tanto por la CDI durante la 334ª reunión como por las críticas del resto de las delegaciones.¹⁸⁴ Otras delegaciones también propusieron mecanismo para adaptar este artículo, Países Bajos, por ejemplo, propuso reemplazar la detallada regulación derivada del informe de François por la noción de *genuine link* o relación auténtica, esto podía ser posible mediante la creación de dos artículos:¹⁸⁵

- El primer artículo debía enfocarse en establecer la normativa necesaria para que se afirmará la libertad de los Estados para establecer las condiciones de registro de los buques, aunque, para el reconocimiento de la atribución de nacionalidad

¹⁸² Comisión de Derecho Internacional (1955); “*Yearbook of the International Law Commission 1955*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 60-65. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1955_v1.pdf

¹⁸³ Coagliati-Bantz, V. P. (2010); “*Disentangling the ‘Genuine Link’: Enquiries in Sea, Air and Space Law*”, Nordic Journal of International Law, vol. 79, n.º. 3, págs. 390-395

¹⁸⁴ Comisión de Derecho Internacional (1956); “*Yearbook of the International Law Commission 1956*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 5-18. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v1.pdf

¹⁸⁵ Carta de la Misión Permanente de los Países Bajos en las Naciones Unidas de 16 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI (1956); “*Yearbook of the International Law Commission 1956*”, vol. II, cit., págs. 62 y 63.

frente a terceros Estados, se exigiría la existencia de una conexión genuina entre el Estado de pabellón y el buque, que sustituiría a los requisitos detallados hasta entonces en el proyecto de artículos.

- El segundo de ellos establecía la obligación de los Estados de pabellón de garantizar jurídicamente el mantenimiento de estándares laborales, técnicos y de seguridad a bordo de los buques.

Sin embargo, esta propuesta también fue rechazada.¹⁸⁶ Los primeros en oponerse fueron Panamá y Liberia, argumentaron que ningún Estado tenía la potestad para inferir de esa forma en un acto unilateral de un Estado, por tanto, se negaron a aceptar la inclusión de un inciso en el que el reconocimiento de la nacionalidad se condicionara a la existencia de una conexión genuina comprobada y reconocida por un tercer Estado.¹⁸⁷

Por su parte, Reino Unido también intentó mediar sobre el tema en cuestión. Los británicos argumentaban que los Estados eran libres de escoger los criterios para otorgar la nacionalidad, siempre y cuando, pudieran sostener una jurisdicción y control efectivo del buque por parte del Estado de pabellón. Todas estas propuestas fueron examinadas durante las reuniones 341-347, las primeras conclusiones que resultaron estas discusiones fueron la necesidad por compatibilizarla con el Derecho Internacional con el Derecho Interno y erradicar un artículo tan limitante.¹⁸⁸ En más de una ocasión se intentó destinar un artículo que definiera el concepto de “relación auténtica”, pero no se concretó porque consideraban realizarlo ocasionaría nuevas divergencias entre los Estados. Subsanaando la demanda de los Estados miembros, la CDI modificó el artículo precisando que un Estado no podía otorgar la nacionalidad a un buque sin antes asegurar que se cumpliría de forma efectiva su jurisdicción dentro del buque. La nueva propuesta para la votación incluía la creación de dos artículos, esta se presentó el 16 de mayo de 1956 y quedó de la siguiente forma:

¹⁸⁶ Ibid, pág. 64-66.

¹⁸⁷ MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). *La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia* (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; pág. 228.

¹⁸⁸ La posición de Reino Unido se incluyó en la Nota Verbal de la delegación del Reino Unido en las Naciones Unidas de 15 de marzo de 1956, en CDI (1956); “*Yearbook of the International Law Commission 1956*”, vol. II, cit., págs. 80 y 81. Disponible en: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf

Article 4

1. *Ships shall have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. They shall sail under its flag and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas.*

2. *The nationality of merchant ships, and hence their right to the flag of the State of which they are nationals, shall be established by documents issued by the authorities of the State under whose flag they sail.*

Article 5

Each State shall fix the conditions for the registration of ships in its territory and the right to fly a flag. Nevertheless, for purposes of recognition of the national carácter of the ship by other States, there must exist a genuine link between the State and the ship.

El debate sobre esta nueva versión del artículo fue retomado unos meses después en la reunión 376°, aunque las delegaciones estuvieron mucho más de acuerdo con esta versión, continuaron las críticas entorno hacia si se trataba de una situación contraria al Derecho Internacional convencional y consuetudinario existente hasta entonces, en el que el principio fundamental era la libertad de los Estados para el establecimiento de los requisitos para otorgar su nacionalidad a los buques.¹⁸⁹ Las delegaciones solicitaron sustituir “*established*” por “*evidenced*” en el artículo 4.2.¹⁹⁰ La petición fue aceptada y junto con el cambio de numeral de los artículos. Finalmente, entre julio y agosto de 1956, la CDI envió el proyecto de artículos a la Asamblea General, los artículos 4 y 5 se convirtieron en los artículos 29 y 30. Asimismo, se solicitó ampliar un artículo referente a las obligaciones del Estado del pabellón sobre las naves.¹⁹¹

Dos años más tarde, en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958, el proyecto de la CDI que tantas controversias había causado fue de sus trabajos. En un principio no existieron modificaciones importantes, salvo una, cambiar su posición al artículo 5. Sin embargo, tras discutir nuevamente este artículo, el delegado de los Estados Unidos de América, el

¹⁸⁹ CDI (1956); “*Yearbook of the International Law Commission 1956*”, vol. I, cit., págs. 70-75. Disponible en: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v1.pdf

¹⁹⁰ *Ibid*, pág.260-265.

¹⁹¹ *Ibidem*.

Sr. Colclough, propuso eliminar cualquier referencia a los efectos de la ausencia de la relación auténtica sobre la validez o el reconocimiento de la nacionalidad del buque. De acuerdo con Ana Maestro Cortizas, los Estados recién independizados que ya emitían pabellones de conveniencia apoyaron la propuesta de los Estados Unidos argumentando que se trataba de un acto contrario a los lineamientos del Derecho Internacional.¹⁹² La eliminación de la cláusula de no reconocimiento de la nacionalidad del buque en caso de ausencia de relación auténtica y el artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar se adoptó por unanimidad.¹⁹³ El texto final de la Convención, aprobado en la Conferencia celebrada del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, el artículo por el cual se aprobó quedó de la siguiente forma:

“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. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.”¹⁹⁴

La Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 29 de abril de 1958 fue el primer instrumento de Derecho Internacional convencional que mencionaba la relación auténtica y, por tanto, el primero documento jurídico en restringir las libertades del Estado de pabellón en cuanto al registro y la concesión de su nacionalidad a los buques. Esta Convención también es reconocida por ser el primer documento en abordar y establecer la nacionalidad como una condición determinante para la nave. Ciertamente, en este cuerpo jurídico no se menciona en absoluto el fenómeno de los pabellones de conveniencia. Sin embargo, este ya era un problema existente para aquellos años, por lo que, en los trabajos preparatorios de esta convención el tema fue sumamente discutido en varias ocasiones.

Como se pudo observar, fue un grupo muy limitado de Estados quienes intentaron esclarecer y regular este fenómeno creciente. En 1962, la convención de Ginebra sobre

¹⁹² Op. Cit., Maestro Cortizas (2020), pág. 229-231-

¹⁹³ Naciones Unidas (1958); Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho Del Mar, *Official Records*, vol. II, ONU, Ginebra, pág. 20.

¹⁹⁴ Naciones Unidas (1958); *Convention on the High Seas*, Ginebra, Suiza. Disponible en: <https://www.legal-tools.org/doc/7b4abc-1/pdf/>

Alta Mar de 1958, entró en vigor en un ambiente fuertemente criticado por la imprecisión y vaguedad de algunos temas, entre los que se encontraba la relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón. Realmente las críticas desde la doctrina comenzaron porque al carecer de una definición jurídica y socioeconómica del concepto de “relación auténtica” en el instrumento más importante para regular la Alta Mar y la nacionalidad de la nave derivó una serie de dudas sobre la interpretación y aplicación correcta de lo establecido. Además de ello, otro de los obstáculos que enfrentaba esta convención era que justo se trataba de un derecho convencional en el que, por la propia naturaleza de los tratados, debía cumplirse el principio de *res inter alios acta* (los tratados internacionales sólo crean obligaciones entre las partes); es decir, legal y legitimante los Estados podían decidir no formar parte de este tratado por no coincidir con sus intereses o por cualquier otra razón y no habría forma de obligarlos a cumplir con lo especificado en esta normativa.

Desde este primer intento por regular la Alta Mar y la nacionalidad del buque el Derecho Internacional Público enfrentaba una crítica paradójica difícil de solucionar: Por un lado, se encontraba la necesidad de crear un régimen jurídico preciso, justo y libre para los Estados; por otro lado, se enfrentaba ante un panorama incapaz de crear lineamientos precisos para el otorgamiento de la nacionalidad y la regulación de la Alta Mar porque se argumentaba que no era su competencia intervenir en el derecho interno de cada Estado. Este conflicto de intereses que enfrentaba el Derecho Internacional Público fue una de las principales causas que lo imposibilitó poder regir de forma efectiva sobre la Alta Mar y la nacionalidad del buque. Es decir, pese a los aciertos de la Convención de 1958, este instrumento jurídico fue incapaz de crear una definición material de la relación auténtica, pero no porque no hubiera intención de integrarlo, sino por la falta de voluntad de los Estados para aprobarlo.

Entre tanto, los años pasaban y el Derecho del Mar no lograba unificarse en un mismo código. Conforme más pasaba el tiempo, más se cuestionaba la relevancia de la relación auténtica como mecanismo para controlar y regular la nacionalidad y jurisdicción aplicable efectiva del buque. En un principio, eran los Estados de tradición marítima quienes cuestionaban el régimen jurídico de la Alta Mar y la nacionalidad de los

buques¹⁹⁵, ya que, los pabellones de conveniencia comenzaban a multiplicarse con mayor normalidad. Desde la doctrina, se argumentaba la necesidad de que la CDI o la Corte Internacional de Justicia (CIJ, en adelante), se pronunciará a una interpretación de lo que significaba la relación autentica.

Por ello, en 1960, la CIJ estableció la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, el fin crear un Comité de Seguridad Marítima que se encargara de esclarecer el régimen aplicado a la Alta Mar, regular los actos ocurridos durante la navegación y garantizar la seguridad marítima. Los Estados de tradición marítima veían a la creación de este comité como un medio para subsanar el desequilibrio del dominio marítimo con Estados de los pabellones de conveniencia, por ello, insistían con excluir de su participación a Estados como Panamá y Liberia.¹⁹⁶

Sin embargo, Liberia, mediante una opinión consultiva solicito su participación argumentando que para esos años ellos tenía el grueso de buques abanderados, la CIJ coincidió con que el Comité de Seguridad Marítima debía estar conformado con *“aquellos países que posean las flotas mercantes más importantes”*.¹⁹⁷ Negar su participación sería ir en contra lo establecido en la Constitución del Comité de Seguridad Marítima, por ello se aceptó la participación tanto de Liberia como de Panamá. En general, la CIJ optó por no posicionarse sobre los lineamientos sobre la “relación autentica”, limitándose a reconocer a la nacionalidad como acto discrecional del Estado en el que se actuaba de buena fe, salvo que se probará lo contrario.¹⁹⁸ La controversial conformación del Comité de Seguridad marítima condujo a su disolución en 1965.

La postura de la CIJ fue muy similar a lo expresado por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE, en adelante), cuando en las décadas de los 80s y 90s se les presentó el caso de Onkel Sam y Poulsen.¹⁹⁹ En aquella ocasión, el TJCE expuso en su fallo que se entendía por “relación autentica” como el criterio formal establecido por

¹⁹⁵CHURCHILL, RR y Lowe, AV (1999). *“The Law of the Sea”*; 3ra ed., Universidad de Manchester. *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, 45, p. 386.

¹⁹⁶ MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). *La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia* (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; p. 234-236.

¹⁹⁷ Artículo 28 de la Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (1960); Opinión consultiva de la CIJ, en ICJ Reports, p. 170-182.

¹⁹⁸ Ibid, pág. 150-170.

¹⁹⁹ AMBOS casos son recuperados a partir de lo expuesto por Maestro Cortizas, *op cit*, pág. 237.

la Convención de Ginebra de 1958, reconociendo la discrecionalidad de cada Estado, aceptando el cumplimiento de requisitos administrativos como suficientes para otorgar la nacionalidad y prohibiendo el derecho de los terceros Estados a desconocer la nacionalidad de un pabellón de conveniencia.²⁰⁰

Sostener a la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 como el instrumento rector de Alta Mar era cada vez más complicado debido a los cambios políticos, económicos y tecnológicos que demandaba el acontecer internacional de los años ochenta. Juntamente, los fracasados intentos por codificar y unificar el Derecho del Mar propiciaron en 1973, la apertura de una nueva Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (la tercera)²⁰¹ que culminó hasta 1982 con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR, como se ha desarrollado a lo largo del documento).

Autores como Wachenfeld²⁰² y Nordquist²⁰³ explicaban, que se esperaba que con esta nueva convención se definiera el tan controversial concepto de “relación auténtica”, y se crearán criterios materiales para regular el otorgamiento de la nacionalidad del buque. Sin embargo, pese a que durante las negociaciones de la CONVEMAR se retomó la discusión de la “relación auténtica”, estas tuvieron un impacto nulo comparado con la Convención de 1958, dando por resultado que, en el documento final, el texto quedará muy similar.

De hecho, de acuerdo con la Asamblea General en su Resolución 2750 C (XXV) de fecha 17 de diciembre de 1970,²⁰⁴ ni los pabellones de conveniencia y ni el de la relación

²⁰⁰ TJCE (1992), sentencia de 24 de noviembre de 1992, *Anklagemindigheden/Poulsen y Diva Navigation*, C-286/90, ECLI:EU:C:1992:453. Disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=F6B3983ECDDF009CA6D3FC383EF6ED94?text=&docid=97386&pageIndex=0&doclang=es&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=435026>

²⁰¹ Previamente se explicó que existieron dos Conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la primera culminó en 1958 y el resultado de esta fueron 4 convenciones y dos protocolos entre los que se encontraba la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958. La segunda conferencia se llevó a cabo en 1962, pero no se obtuvo ningún documento legal de esta.

²⁰² WACHENFELD, M (1988), “*Reflagging Kuwaiti Tankers: A U. S. Response in the Persian Gulf*”, *Duke Law Journal*, vol. 38, n.º. 1, pág.161

²⁰³ NORDQUIST, M. H. (2002), “*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*”, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / London / Leiden, pág. 2.

²⁰⁴ Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions), vol. I, 2009, págs. 57 – 61. Asamblea General de Naciones Unidas 1970, Resolución 2750 C (XXV) de fecha 17 de diciembre de 1970. Disponible en: <https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdf/files/papers/2750.pdf>

auténtica entre los buques y su Estado de pabellón fueron temas que se propusieron para su discusión en los trabajos preparatorios de la Conferencia. Ya en 1974, el comité se comenzó a trabajar sobre el proyecto de la CONVEMAR, en la segunda sesión de Conferencia, los temas de la Alta Mar se discutieron durante la 31.^a reunión, y, para reducir la cantidad de propuestas y centrar los debates en cuestiones materiales, se organizaron los puntos en grupos, pero en ningunos de ellos se incluyó la nacionalidad del buque.²⁰⁵

Finalmente, el 30 de abril de 1982 se aprobó el texto final de la CONVEMAR. El artículo 5 de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958, se incluyó en la nueva convención en el artículo 91, bajo el título de la “*Nacionalidad de los buques*”, el cual dice lo siguiente:

- “1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.*
- 2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón”.*²⁰⁶

El resto del contenido del artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar de 1958 correspondiente a las obligaciones del Estado del pabellón paso a formar parte del apartado 1 del artículo 94 de la CNUDM.

Desde la doctrina, aunque existen partidarios del papel de la CONVEMAR sobre la ampliación de obligaciones del Estado del pabellón y mayores poderes para los Estados ribereños y los Estados rectores del puerto. El grueso de los doctrinarios se inclinan en considera a la CONVEMAR como un instrumento jurídico incapaz de regular las problemáticas entorno a la nacionalidad del buque (como los pabellones de conveniencia) y deficiente en contribuir con el esclarecimiento de los vacíos legales pendientes en sus antecesores documentos. Inclusive, hay autores que considera que a la CONVEMAR como retroceso en el régimen jurídico aplicado a la Alta Mar: “se ha

²⁰⁵ MAESTRO Cortizas, *Op. Cit.*, pág. 247-248.

²⁰⁶ Naciones Unidas (1982); Artículo 94 de la *Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Montego Bay, Jamaica, Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

producido un retroceso en la construcción del concepto de relación auténtica con la adopción de la CNUDM, puesto que propone que, mientras que en la Convención sobre Alta Mar de 1958 el cumplimiento de las obligaciones del Estado de pabellón constituían elementos necesarios para la existencia de la relación auténtica, en la CNUDM se configuran como obligaciones de un Estado que ya haya concedido su nacionalidad al buque”.²⁰⁷

Por su parte, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), intento mitigar las deficiencias en materia de registro de buque en su instrumento jurídico titulado “*Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques*” de 1986.²⁰⁸ Dicha convención se componía de 22 artículos que tenían por objetivo desarrollar el concepto de relación auténtica y el ejercicio efectivo del control y la jurisdicción por parte del Estado del pabellón. Sin embargo, la falta de voluntad de los Estados, el poco interés internacional en la materia y el atractivo económico, jurídico y social que ya representaban los pabellones de conveniencia dieron por resultado el frustrado el estancamiento de otro instrumento jurídico. Es decir, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986 no ha entrado en vigor porque no cuenta con el número suficiente de firmas requerido, hasta el momento sólo cuenta con 24 firmas y con 15 de las 40 ratificaciones requeridas.²⁰⁹

Ya en tiempos más actuales, Naciones Unidas ha decidido trabajar en conjunto con otros organismos internacionales para sumar esfuerzos y crear instrumentos regulatorios sobre la relación auténtica del buque y el Estado del pabellón, la nacionalidad del buque, el deber del Estado del pabellón de ejercer control efectivo sobre el buque, la seguridad marítima, el cuidado y la preservación de la vida marina. Entre los organismos internacionales con los que ha trabajado se encuentran: la Organización Marítima Internacional (OMI, por sus siglas en inglés); la Conferencia de las Naciones Unidas

²⁰⁷ MAESTRO Cortizas, *Op. Cit.*, pág.

²⁰⁸ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (1986); Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/tdrsconf23_es.pdf

²⁰⁹ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante-SCT (s/f); "Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques, 1986". Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164848/BV040210A.pdf>

sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO, por sus siglas en inglés); y la Organización Internacional del Trabajo (ILO, por sus siglas en inglés). Los instrumentos jurídicos entorno a la regulación de los actos que suceden o se derivan de la navegación y las condiciones para la gente del mar,²¹⁰ surgieron al tenor de las problemáticas que demandaban el sistema internacional, entre ellos resaltan los siguientes:

- Convenio 8 sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio) de 1920.
- Convenio 22 sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926
- Convenio 23 sobre la repatriación de la gente de mar de 1926.
- Convenio 54 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1936.
- Convenio 55 sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar de 1936.
- Convenio 56 sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar de 1936.
- Convenio 57 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1936.
- Convenio 68 sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques) de 1946.
- Convenio 70 sobre la seguridad social de la gente de mar de 1946.
- Convenio 71 sobre las pensiones de la gente de mar de 1946.
- Convenio 72 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1946.
- Convenio 73 sobre el examen médico de la gente de mar de 1946.
- Convenio 75 sobre el alojamiento de la tripulación de 1946.
- Convenio 91 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado) de 1949.
- Convenio 92 sobre el alojamiento de la tripulación (revisado) de 1949.
- Convenio 93 sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) de 1949.
- Convenio 109 sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) de 1958.
- Convenio 76 sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1976.
- Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970.

²¹⁰ Término acuñado por la Organización Marítima Internacional para referirse a las personas que trabajan en el mar.

- Convenio 134 sobre la prevención de accidentes (gente de mar) de 1970.
- Convenio 145 sobre la continuidad del empleo (gente de mar) de 1976.
- Convenio 146 sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar) de 1976.
- Convenio 163 sobre el bienestar de la gente de mar de 1987.
- Convenio 164 sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) de 1987.
- Convenio 165 sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado) de 1987.
- Convenio 166 sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de 1987.
- Convenio 178 sobre la inspección del trabajo (gente de mar) de 1996.
- Convenio 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996.
- Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.
- Enmiendas al Convenio sobre trabajo marítimo de 2014.

Pese a que la lista de instrumentos jurídicos es larga, lo cierto es que, hasta el día de hoy, no existe un concepto que defina a la “relación autentica” ni se han logrado establecer los criterios mínimos que una embarcación debe cumplir para poder navegar. Los pabellones de conveniencia figuran sólo en la doctrina, porque a la fecha sigue sin existir algún documento jurídico que de forma directa los mencione. Esclarecer la relación autentica entre el buque y el Estado del pabellón permitiría un control efectivo de las condiciones administrativas, técnicas y sociales del buque. Ciertamente, desde el Derecho Internacional Público han existido intentos por regular al fenómeno de los pabellones de conveniencia. Sin embargo, durante el proceso de negociación y codificación han predominado los intereses económicos de los Estados, efectuando en un resultado contrario en su erradicación. En otras palabras, tras medio siglo de negociaciones, los pabellones de conveniencia únicamente se han fortalecido por el Derecho Internacional, consiguiendo un amparo jurídico.

3.2. Marco jurídico de los principales Estados de pabellones de conveniencia.

De acuerdo con el informe de transporte marítimo del 2013 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) indicó que, durante ese año, en el mundo navegan 46,392 buques de porte mayor a las 1.000

toneladas de registro bruto (TRB o DWT). De ellos casi el 60% estaban registrados bajo bandera de conveniencia. Pero si los medimos en TRB que se transporta por este sector, este valor se acerca al 75% de la flota mercante mundial.²¹¹

El panorama no es muy diferente a la reportado por la UNCTAD en su último informe de Transporte Marítimo de 2020, ya que, al referir a los registros de bandera se indica que Panamá, Liberia e Islas Marshall continúan liderando la lista de registros de buques a nivel internacional, absorbiendo poco más del 42% de la carga en tonelaje por peso; a su vez, si se contabiliza el aumento de registro de los otros Estados que también han sido catalogados por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF por sus siglas en inglés) como pabellones de conveniencia, se puede deducir que poco más del 75% de la carga que se transporta por el sector marítimo corresponde a los pabellones de conveniencia (En el anexo 1 se puede observar la lista de países que ITF considera que son Estados de pabellones de conveniencia, en el anexo 2 la lista de registros de banderas durante el 2020 y en el anexo 3 un gráfico correspondiente al registro de las banderas durante el 2020):

“Panama, Liberia and the Marshall Islands remain the three leading flags of registration, in terms of carrying capacity and of value of the fleet registered. As of 1 January 2020, they represented 42 per cent of the carrying capacity and 33.6 per cent of the value of the fleet. The flags of the Islamic Republic of Iran, Taiwan Province of China and Thailand registered the highest increases in terms of dead-weight tonnage. [...] Between 1 January 2019 and 1 January 2020, the registries from the United Kingdom and some of the international registries categorized as crown dependencies and overseas territories –Gibraltar and the Isle of Man– witnessed a reduction. Tonnage registered under the flag of the United Kingdom”²¹²

Los pabellones de conveniencia han tenido un profundo impacto en las actividades marítimas. La ausencia de una regulación específica de este fenómeno y la falta de una

²¹¹ UNCTAD, (2013); *“El Transporte Marítimo 2013”*, Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2013_es.pdf

²¹² UNCTAD, (2020); *“Review of Maritime Transport 2020”*, Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

definición clara de la relación auténtica que debe existir entre un buque y su Estado de pabellón han marcado el régimen jurídico de los pabellones de conveniencia. Entre los principales factores por los que se recurre al uso de los pabellones de conveniencia son los laxos requisitos exigidos para el registro, la falta de capacidad del Estado del pabellón, las ventajas sindicales, salariales, fiscales y evadir controles sanitarios y de seguridad de las embarcaciones. Mas aún, el principal atractivo de quienes recurre a los pabellones de conveniencia es el sistema jurídico que permite a los armadores ser legalmente anónimos y difíciles de procesar en acciones civiles y penales. Para poder entender mejor el funcionamiento de los pabellones de conveniencia a continuación un análisis de los tres Estados que lideran el registro de tonelaje por peso muerto, estos son Panamá, Liberia e Islas Marshall:

- República de Panamá²¹³ está situado en el Istmo que conecta Norteamérica con Sudamérica. Ahí se encuentra el Canal de Panamá que une el Atlántico con el Pacífico. Tiene población de poco más 4 millones de personas²¹⁴ y más de un tercio de ellas viven en la capital, Panamá City. Ganó su independencia de Colombia en el año 1903 y ahora es república. Se puede utilizar el dólar norteamericano como moneda reconocida nacionalmente.

En cuanto a la legislación aplicable en Panamá al régimen de nacionalidad panameña del buque, la ley que puso el principio del registro abierto de Panamá fue la ley N° 8 del año 1925²¹⁵ con la que creó la marina mercante nacional y por otra parte puso los principios de su sistema de registro abierto. Desde entonces esta ley ha sufrido varios cambios y enmiendas. La legislación actual se basa en

²¹³ Panamá es considerado pabellón de conveniencia por la Federación Internacional de trabajadores del Transporte. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo cataloga a este país como el líder en la lista de países con mayores registros en tonelaje por peso muerto. UNCTAD, (2020); "Review of Maritime Transport 2020", Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf Por otro lado, autores como Richard Coles abordan su importancia en el sistema internacional. COLES, Richard; WATT, Edward. Ship registration: Law and Practice. London, Informa, 2009 págs. 253 y ss.

²¹⁴ Según datos del Banco Mundial del 2017. Información disponible en: <http://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/>

²¹⁵ Asamblea Legislativa de la República de Panamá (1925) Ley N.8 POR LA CUAL SE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA LA NACIONALIZACION Y ARQUEO DE NAVES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES. Disponible en: <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/8-de-1925-jan-23-1925.pdf>

las leyes N° 52 del 2008²¹⁶ y N° 55 del 2008²¹⁷ con las cuales ha sido reformado el segundo libro del código de comercio de Panamá. A lo largo de su legislación, Panamá precisa que se pueden inscribir artefactos flotantes de cualquier tipo, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos:

- Límites de antigüedad: Los buques mercantes que tienen más de 20 años se someterán a una inspección por la Autoridad Marítima de Panamá para expedir el certificado de registro permanente.
- Armadores que tienen acceso al registro: Un buque registrado en Panamá puede ser propiedad de una persona, corporación o cualquier entidad panameña o extranjera.
- Establecimiento de compañía: De acuerdo con su ley N° 32 del año 1927²¹⁸, si un armador extranjero quiere crear una compañía en Panamá necesitaría entre 2 y 4 días.
- Estatus no residente: Si la compañía no tiene negocios relacionados con Panamá se tratará como no residente en Panamá.
- Oficina registrada: La compañía debe tener dirección oficial en Panamá. Normalmente la dirección la provee un abogado local que actúa como agente de la compañía.
- Accionistas: Para establecer una compañía en Panamá hacen falta dos firmantes, pero la compañía puede tener un solo accionista. Las acciones se pueden emitir de forma nominativa o al portador. La nacionalidad de los accionistas es indiferente.
- Directores: Tiene que haber como mínimo tres directores y tres empleados: presidente, secretario y contable. Según la ley N° 5 del año 1997 una corporación puede actuar como director de una compañía panameña.
- Secretario: Se tiene que elegir un secretario que puede ser también el director.
- Ingresos: No es necesario declarar los ingresos anuales.

²¹⁶ Asamblea Legislativa de la República de Panamá (2008); Ley N.52. Disponible en: <https://panama.justia.com/federales/decretos-ejecutivos/52-de-2008-may-8-2008/gdoc/>

²¹⁷ Asamblea Legislativa de la República de Panamá (2008); Ley N.55. DEL COMERCIO MARITIMO. Disponible en: <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/del-comercio-maritimo-aug-7-2008.pdf>

²¹⁸ Ley N.26 del 26 de febrero de 1927. SOBRE SOCIEDADES ANÓNIMAS. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_pan_ley32.pdf

- **Registración especial:** Existe la posibilidad de registrar un buque a corto plazo de tres meses o de un viaje. Los requisitos y las tasas son más bajas para este tipo de registración.
- **Límites geográficos de comercio:** Los buques registrados en Panamá no están sujetos a límites geográficos de comercio.
- **Requisitos sobre la dotación (Certificados):** De la interpretación y la implementación de los requisitos sobre la dotación del buque se encarga el cuerpo SEGUMAR. Ellos deciden cual sería la tripulación mínima segura para el buque y emiten los certificados de tripulación mínima. Para emitir los *endorsements* de los certificados de competencia o títulos profesionales de los oficiales se encarga el órgano de la administración DIGEMAR.
- **Nacionalidad:** Según el artículo 266 del código laboral panameño 10% de la tripulación de los buques panameños tiene que ser de nacionalidad panameña: *“Artículo 266. Todo capitán de nave panameña dedicada al servicio internacional está en la obligación de mantener en lista de tripulación no menos del 10 por ciento de marinos de nacionalidad panameña o de extranjeros casados con panameñas o con hijo o hijos de madre panameña, siempre que dichos marinos estén domiciliados en la República de Panamá”.*²¹⁹ Sin embargo, ya que la flota es enorme y no hay suficientes marinos panameños no se insiste sobre este requisito.
- **Sociedades de clasificación aprobadas:**
 - American Bureau of Shipping (ABS) Bureau Veritas (BV)
 - China Classification Society (CCS) China Corporation Register of Shipping
 - Det Norske Veritas (DNV)
 - Germanischer Lloyd (GL)
 - Hellenic Register of Shipping (HRS) Indian Register of Shipping
 - Inter maritime Certification Services, S.A.
 - International Register of Shipping (Panamá) Isthmus Bureau of Shipping, S.A.

²¹⁹ Asamblea legislativa (1995). Código de trabajo. Disponible en: <https://docs.panama.justia.com/federales/codigos/codigo-de-trabajo.pdf>

- Horizon International of Naval Insp. Bureau, Inc. Korean Register of Shipping (KRS)
- Lloyd's Register of Shipping (LR) Macosnar Corporation
- National Shipping Adjuster Inc. Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
- Overseas Marine Certification Services, Inc. Panama Bureau of Shipping
- Panama Maritime Surveyor Bureau Inc. Panama Register Corporation
- Panama Maritime Survey & Certification Services, Inc. Panama Maritime Documentation Services Inc.
- Panama Shipping Registrar Inc. Polski Rejestr Statkow (PRS) Registro Italiano Navale (RINA)
- Rinave-Registro Internacional Naval, S. A. Universal Shipping Bureau
- Impuesto: Una compañía no residente no tiene que pagar ningún tipo de impuestos en Panamá. Pero sí que tiene que pagar la tasa gubernamental corporativa de US\$350.
- Descuento especial de Flotas. Bajo las regulaciones actuales, se otorgarán descuentos a grupos económicos que deseen inscribir tres (3) o más naves en la Marina Mercante panameña. Dicho descuento será desde un 25% hasta un 60% en los impuestos y tasas de registro, dependiendo del tonelaje bruto de las naves, que tengan un mínimo de 30,000 y un máximo de 100,000 toneladas brutas.²²⁰
- Tarifas Reducidas para Yates. Existe un cargo fijo para los propietarios de yates que deseen registrar sus embarcaciones en la Marina Mercante de Panamá. Para yates cuyo propietario sea una sociedad extranjera la tarifa oficial será de US\$1500.00 y para los yates cuyo propietario sea una sociedad panameña la tarifa oficial será de US\$1000.00.²²¹
- Instalaciones comerciales en todo el mundo. Entre otras naciones, la República Popular China recientemente ha considerado a Panamá como la "Nación Más Favorecida". Con este reconocimiento, los buques recibirán beneficios en tarifas portuarias y tratamiento preferencial en los puertos de ese país.²²²

²²⁰ GONZÁLEZ-Ruiza A. I. (2019). "Registro de naves de Panamá. Guía y procedimientos", Panamá, p. 7. Disponible en: <https://www.icalaw.com/wp-content/uploads/2020/06/Registro-de-Naves.pdf>

²²¹ Ibidem.

²²² Ibidem.

- Acuerdos de doble imposición: La República de Panamá no tiene acuerdos de dobles impuestos con ningún estado.
- Inspecciones: Los buques de más de 20 años de antigüedad tienen que pasar una inspección por un inspector autorizado antes de que se emita el patente permanente. A continuación, el buque se tiene que inspeccionar anualmente por el departamento panameño de seguridad marítima SEGURMAR, que tiene oficinas en Nueva York, Panamá y Tokio y dispone de más de 428 inspectores por todo el mundo.
- Procedimiento de baja del buque del registro: Un armador puede solicitar la baja de su buque del registro a través de un bufete de abogados o algún cónsul de Panamá. Se tendría que pagar el resto de la hipoteca, hacer el contrato de compraventa en caso de venta a un armador extranjero y pagar a pasaje de baja del registro.²²³

Tramitar el registro de una nave en Panamá es un procedimiento que se puede realizar de forma virtual desde cualquier parte del mundo. Incluso hay páginas web como que ofrecen servicios para el registro de las embarcaciones. A continuación, una imagen²²⁴ de los paquetes que ofrecen para el registro de un Yate:

Propietario privado Registro de yates en Panamá	Montaje de la empresa en Panamá Registro de yates en Panamá	Propietario corporativo Registro de yates en Panamá
\$ 995 USD (Nuestra tarifa)	\$ 1250 USD (Nuestra tarifa)	\$ 2450 USD (Nuestra tarifa)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Válido world wide ✓ Todas las nacionalidades disponibles ✓ Registrarse como particular o empresa ✓ No se necesita encuesta ✓ Licencia de radio MMSI incl. ✓ Registro por 2 años ✓ Regístrese en 24 horas ✓ Sin IVA en la compra del yate ✓ NO hay restricciones marítimas ✓ No se necesita encuesta (hasta 20 años) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ofrece protección de activos ✓ Sin impuestos ✓ Ofrece confidencialidad ✓ Impuesto anual del 1er año ✓ Agente registrado 1er año ✓ Directores nominados de primer año (si es necesario) ✓ Artículos de incorp. en ENG / ES con apostilla ✓ Registro de reunión y compartir ✓ Poder general y amplio 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Válido world wide ✓ Todas las nacionalidades disponibles ✓ Registrarse como particular o empresa ✓ No se necesita encuesta ✓ Licencia de radio MMSI incl. ✓ Registro por 2 años ✓ Regístrese en 24 horas ✓ Sin IVA en la compra del yate ✓ NO hay restricciones marítimas ✓ No se necesita encuesta (hasta 20 años)
<p>*no incluido: tarifa gubernamental \$ 1000 o \$ 1500</p> <p>*no incluye: Registro de factura de venta \$ 470</p>		<p>*no incluido: tarifa gubernamental \$ 1000 o \$ 1500</p> <p>*no incluye: Registro de factura de venta \$ 470</p>
Detalles / Pedir ahora	Pida ahora	Detalles / F How can we help you?

En general, Panamá es un atractivo para el registro de una nave dado a que desde 1925 ha mantenido su registro abierto y este es plenamente reconocido por la comunidad

²²³ Ibid, pág. 7-10.

²²⁴ La imagen se obtuvo de la página oficial de *Panama Yacht Registration*. Se puede observar el resto de la información en Panama Yacht Registration (s/f). "Registro de yates en Panamá". Disponible en: <https://www.panama-yacht-registration.com/es/>

marítima internacional. Actualmente su registro de buques es el más grande del mundo en cuanto a tonelaje y número de naves. Mantener su registro abierto significa que todo propietario de naves ya sea persona natural o jurídica, e indistintamente de su nacionalidad o domicilio, puede matricular sus naves bajo la bandera panameña. Adicional a ello, mantienen un anonimato sobre sus propietarios porque durante su registro pueden adquirir un contrato de confidencialidad con el Estado que les permite mantener reservados la mayor parte de los datos. Como se puede observar, los impuestos también son un gran punto a favor ya que no están sujetos al impuesto sobre la renta en Panamá. Las Naves únicamente deben pagar impuestos y tasas basados en su tonelaje, dando como resultado tarifas altamente competitivas.

- Liberia,²²⁵ por su parte, es una república independiente situada en la costa oeste de África, se ubica entre Sierra Leona y Côte d'Ivoire. Liberia cuenta con una población de aproximadamente 4.7 millones de personas.²²⁶ Fue fundado el año 1822 como colonia de esclavos americanos, los cuales buscaron su independencia en el año 1947. La historia de la república explica las relaciones con los Estados Unidos. Durante los últimos años la situación política en Liberia ha sido muy inestable.

En el año 2003, después de un acuerdo de paz internacional, se nombró un gobierno temporal que empezó a gobernar el país con la colaboración de las fuerzas de estabilización de la Naciones Unidas. En el año 2006, Liberia hizo historia al elegir a la primera mujer presidente en África, Ellen Johnson-Sirleaf. Hoy en día se encuentra gobernado por George Weah, presidente electo desde 2018. Actualmente Liberia recibe muchas ayudas de los Estados Unidos, la Unión Europea y China. La divisa es el dólar liberiano (L\$).

²²⁵ Liberia es considerado pabellón de conveniencia por la Federación Internacional de trabajadores del Transporte. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo lo cataloga como el segundo en la lista de países con mayores registros en tonelaje por peso muerto. UNCTAD, (2020); "Review of Maritime Transport 2020", Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf Por otro lado, autores como Richard Coles abordan su importancia en el sistema internacional. COLES, Richard, (2009); WATT, Edward. *Ship registration: Law and Practice*. London, Informa, p. 187 y ss.

⁴⁶ Fuente: www.cia.gov, The World Factbook

²²⁶Según datos del Banco Mundial del 2017. Información disponible en: <http://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/>

En cuanto a su legislación, el registro de buques liberiano data del año 1948, cuando, se fundó una estructura corporativa con la finalidad de otorgar registros de embarcaciones entre Liberia y una empresa con sede en Nueva York, la “*Liberian Services, Inc.*”²²⁷. La registración de buques en el registro liberiano se gobierna por la ley marítima liberiana que está en el título 21 del código liberiano de leyes del 1956²²⁸. En el año 2002 se introdujeron cambios respecto a las hipotecas y la formación de nuevos tipos de *corporate vehicles*.²²⁹

En la actualidad casi todo el registro de las naves en Liberia operan desde *Liberian Registry*, la cual, se trata de una empresa privada de propiedad estadounidense que operada a nivel mundial y se encuentra administrada por *Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR, LLC)*, una empresa privada de propiedad estadounidense y operada a nivel mundial. De acuerdo con su página web, el registro de Liberia está abierto a cualquier armador del mundo y acepta cualquier tipo de embarcación siempre que cumpla con los estándares del Registro. Los trámites de registro previo son fáciles de usar y están diseñados para cumplir con los estándares internacionales en relación con la seguridad y la documentación y para proteger el interés de los armadores que registran sus embarcaciones en Liberia.²³⁰

- Buques que tienen acceso al registro: Los tipos de buques que tienen acceso al registro son buques de propulsión propia de 20 NT que se dedican al comercio entre puertos liberianos exclusivamente y buques de más de 500 NT que comercian en el extranjero y embarcaciones de recreo de más de 24 metros de eslora.
- Límites de antigüedad: Buques o yates de más de 20 años no tendrán acceso al registro. Sin embargo, en caso de que el buque cumpla con todo el resto de las condiciones se puede hacer una solicitud de no contemplar la edad del buque a

²²⁷ JIMÉNEZ Piris, V. (2017). "Los Registros Abiertos de buques: Un análisis general". ICADE BUSINESS SCHOOL FUNDACIÓN VALENCIAPORT, pág.69. Disponible en: <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146533/retrieve>

²²⁸ Asamblea Legislativa. Ley Marítima de Liberia (Título 21 del Código de Leyes de Liberia de 1956). "THE LIBERIA MARITIME LAW" Disponible en:

<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/42798/75762/F1367480459/LBR42798%202002.pdf>

²²⁹ Ibidem.

²³⁰ Liberian Registry (s/f). "Registro de embarcaciones". Disponible en: <https://www.liscr.com/public-record>

la hora de registrarlo. Para buques de más de 15 años se tiene que aportar el informe más reciente sobre el buque de la sociedad de la clasificación.²³¹

- Armadores con acceso al registro: Los buques registrados en el registro liberiano tienen que ser propiedad de algún nacional o de algún ciudadano liberiano. Sin embargo, se puede solicitar permiso para registrar una entidad extranjera que está registrada en Liberia como entidad marítima extranjera.
- Establecimiento de compañía: La incorporación de corporaciones y compañías en Liberia se regula por dos legislaciones separadas, dependiendo del tipo de entidad.
 - El Business Corporation Act, que este modelado de forma equivalente que el estado de Delaware y se aplica a cada corporación o sociedad limitada sea residente o no, que no sean Registered Business Companies.
 - El Registered Business Company Act entró en vigor en el año 2002. Esta acta se introdujo para responder a la demanda de un tipo alternativo de compañía, a la que se le requiere declarar ingresos anuales y otra información de casi la misma forma que en el Reino Unido y la acta en si se parece mucho a la UK Companies Act 1929. Las Registered Business Companies ofrecen mayor transparencia que las Business Corporations liberianas.
- Las entidades de negocio liberianas se pueden establecer desde las oficinas de LISCR en Virginia, Nueva York, Londres, Hamburgo, Zúrich, Piraeos, Tokio, y Hong Kong.²³²
- Agente y oficina registrados: Cada corporación liberiana que no tiene su zona de comercio en Liberia debe tener su oficina registrada en la dirección de la LISCR Trust Company de Monrovia, que actúa como agente registrado para todas las corporaciones liberianas, compañías, asociaciones limitadas, LLC's, y entidades marítimas extranjeras.
- Accionistas: Se permite un solo accionista en Business Corporations y Registered Business Companies. Las acciones se pueden emitir al porteador o a accionistas registrados. La nacionalidad de los accionistas es indiferente.

²³¹ Ibidem.

²³² Ibidem.

- Directores: Un director es suficiente. Directores corporativos, empleados, y secretarios se permiten; su nacionalidad y residencia es indiferente
- Ingresos: Busines Corporations, limited partnerships y LLCs no tienen que declarar ingresos anuales. Sin embargo, las Registered Business Corporations tienen que hacerlo.
- Auditores y contabilidad: No es necesario nombrar auditores, salvo los accionistas quieran hacerlo. Tampoco se exige que se lleven cuentas.
- Límites geográficos de comercio: Los buques registrados en Liberia no están sujetos a límites geográficos de comercio.²³³
- Certificados de Competencia para oficiales y subalternos: Los oficiales tienen que estar en posesión de licencia liberiana, que es válida para cinco años. Se emite por convalidación de algún certificado reconocido como equivalente al liberiano o aprobando un examen de la autoridad marítima liberiana. Todos los marinos tienen que disponer de libreta marítima
- Nacionalidad de la tripulación: No hay restricciones de nacionalidad
- Documento de tripulación mínima segura: El número de tripulantes que se considera necesario para la navegación segura del buque se prescribe para cada buque por el comisario o su representante.
- Sociedades de clasificación aprobadas:
 - American Bureau of Shipping (ABS)
 - Bureau Veritas (BV)
 - China Classification Society (CCS)
 - Det Norske Veritas (DNV)
 - Germanischer Lloyd (GL)
 - Korean Register of Shipping (KRS)
 - Lloyd's register of Shipping (LR)
 - Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
 - Registro Italiano Navale (RINA)
 - Russian Maritime Register of Shipping (RS)
- Impuestos: Las compañías que tienen su zona habitual de comercio en Liberia, o cuyos ingresos están generados en Liberia o remitidos a Liberia o más 25%

²³³ Ibidem.

de cuyas acciones pertenecen a liberianos tienen que pagar impuestos en Liberia. El resto no.

- Acuerdos de dobles impuestos: Liberia tiene acuerdos de dobles impuestos con Alemania y Suecia. Se ha firmado acuerdo con Canadá, pero aún no ha entrado en vigor. También es parte de acuerdos con Nueva Zelanda y los Estados Unidos, pero solo en caso de que se trata de ingresos generados de la marina y aviación civil.²³⁴
- Procedimiento de registro: Las solicitudes de registro en la bandera liberiana se tienen que hacer a la división de registro de buques de la LISCR en sus oficinas en Nueva York. Hay también oficinas regionales en Londres, Hamburgo, Pireo, Hong Kong, Tokio y Zúrich en las cuales se aceptan solicitudes y se pueden emitir certificados de registro.
- Registración provisional: La solicitud de registración provisional se hace rellenando el modelo RLM-101A y se tiene que entregar en cualquier oficina de LISCR acompañado por los siguientes documentos:
- Prueba de propiedad que puede ser un contrato de compraventa en el caso de un buque de segunda mano o el certificado de construcción en caso de nuevas construcciones
- Poder de la corporación para la persona que hace la solicitud para el registro del buque
- Confirmación del “class” en forma de certificado de confirmación de la sociedad de clasificación si se trata de un buque existente o certificado de navegabilidad si se trata de un buque de nueva construcción, en ambos casos los certificados se tienen que emitir 10 días antes de la registración del buque
- Atestiguación por escrito de la sociedad de clasificación indicando: Todas las condiciones de la clasificación, recomendaciones y deficiencias pendientes
- Los certificados que la sociedad de clasificación emite en nombre de la administración cuando se hayan hecho las inspecciones del estado rector de bandera
- Inspecciones: Se requiere una inspección de seguridad inicial antes de que se emita el certificado de registración permanente.

²³⁴ Ibidem.

- Procedimiento de baja del buque del registro: Si el propietario de un buque liberiano quiere cambiar su de bandera, venderlo para desguace o a otro comprador que lo quiere registrar en otro registro, el armador ha de presentar una solicitud por escrito, que tiene que contener el nombre y la dirección del comprador, en caso de que hay compraventa, y el nuevo registro donde se va a abanderar el buque a continuación. A la aceptación de esta solicitud y el pago de la tasa apropiada, LISCR va a emitir un certificado de permiso para el traspaso a otro registro que es válido 90 días.²³⁵

De acuerdo con la información proporcionada por *Liberian Registry*, las embarcaciones liberianas están compuestas por más de 5000 embarcaciones que agregan más de 200 millones de toneladas brutas, lo que representa el 14 por ciento de la flota oceánica mundial. El registro de Liberia es administrado por el *Registro Internacional de Buques y Empresas de Liberia (LISCR, LLC)*, una empresa privada de propiedad estadounidense y operada a nivel mundial. El Registro ha experimentado un crecimiento exponencial en tamaño de flota y tonelaje registrado desde su creación en 1949. Entre las atracciones de los armadores para registrar su nave en Liberia se encuentra la rapidez de los procedimientos, ya que, estos se realizan de forma virtual. Asimismo, posee impuestos bastantes competitivos y contratos de confidencialidad entre el armador y *Liberian Registry*.

- Islas Marsall,²³⁶ llamada de forma oficial como la República de las islas Marshall se encuentra conformada por dos cadenas de islas paralelas que tienen una longitud de aproximadamente 800 millas, que se encuentra entre Hawái y Guam en el océano Pacífico. Hoy en día la Republica es independiente con una constitución basada en conceptos americanos e ingleses. Islas Marshall, cuenta con una población de 59.194 personas, es uno de los países menos poblados, pero con más alta densidad de población, con 329 habitantes por Km². Su capital

²³⁵ Ibidem.

²³⁶ Islas Marshal es considerado pabellón de conveniencia por la Federación Internacional de trabajadores del Transporte. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo lo cataloga como el tercer lugar en la lista de países con mayores registros en tonelaje por peso muerto. UNCTAD, (2020); "Review of Maritime Transport 2020", Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf Por otro lado, autores como Richard Coles abordan su importancia en el sistema internacional. Coles, Richard, (2009); Watt, Edward. *Ship registration: Law and Practice*. London, Informa, pág. 235.

es Majuro y su moneda dólares USA. Islas Marshall es uno de los últimos países del ranking, por volumen de PIB.²³⁷

La registraci3n de buques en las islas Marshall se regula por *el Maritime Act del a1o 1990*²³⁸ enmendado por las Maritime Amendments Acts de los a1os 1992, 1993 y 2000, de acuerdo con su legislaci3n, algunos requisitos para el registro de una embarcaci3n de Islas Marshall son:

- Se permite el registro de cualquier nave sin importar su tonelaje m3nimo ni la fecha de construcci3n.
- Para que pueda registrar un buque en las Islas Marshall, el propietario tiene que ser ciudadano o nacional. Una entidad mar3tima extranjera puede ser una corporaci3n, sociedad o *trust* extranjeros que est3n registrados en las Islas Marshall como entidades de este tipo. Islas Marshall al igual que Liberia permiten la inscripci3n de una embarcaci3n el mismo d3a que se crea el acta constitutiva de la empresa. La tasa de registro de una entidad mar3tima extranjera es entre \$700.00-\$1,000 d3lares.
- El tr3mite se puede realizar en l3nea, por tanto, no hay una inspecci3n previa del buque antes de otorgar la nacionalidad.
- Los requisitos sobre la dotaci3n est3n descritos detalladamente en el cap3tulo 7 de *las Regulations Marine Notice N3 7-038-2 (Rev. 11/06)* promulgado por el *Office of the Marine Administrator*. Estas regulaciones incorporan el convenio STCW 95 en la legislaci3n de las Islas Marshall.
- Al ser un registro en l3nea, los armadores cuenta con constante comunicaci3n para el control de gestiones las 24 horas del d3a sobre cualquier parte del mundo.

Asimismo, al igual que en Panam3, existen paquetes para el registro de la embarcaci3n de forma virtual. A continuaci3n, una imagen²³⁹ sobre los paquetes que ofrece la empresa Boat&Yacht para el registro de yates.

²³⁷ Banco Mundial (2021), Islas Marshall. Disponible en: <https://datos.bancomundial.org/pais/islas-marshall>

²³⁸ Asamblea Legislativa de Islas Marshall (1990); THE REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS THE MARITIME ACT 1990. Disponible en: extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/mas64885.pdf

²³⁹ Boat&Yacht (s/f); "Registro de yates bajo la bandera de Islas Marshall". Disponible en: <https://www.boatandyachtregistration.com/es/yacht-registration-under-the-marshall-islands-flag.html>

Registro de yates bajo la bandera de Islas Marshall

Registre su yate bajo la bandera de las Islas Marshall

<p style="text-align: center;">Empresa existente</p> <p style="text-align: center;">Registro de yates en las Islas Marshall</p> <hr/> <p>USD \$ 350 (Nuestra tarifa de servicio) USD \$ 550 (Cuota de inscripción) USD \$ 750 (Impuesto de tonelaje) USD \$ 1650 (Costo total)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ El precio incluye todas las tarifas marítimas ✓ Valido en todo el mundo ✓ Sin encuesta en la mayoría de los casos ✓ Puede registrarse de forma remota ✓ Rápido tiempo de configuración ✓ UK LTD. o Delaware LLC. entidad posible ✓ Buena reputación / OMI en la lista blanca ✓ Renovaciones fáciles 	<p style="text-align: center;">Configuración de nueva empresa</p> <p style="text-align: center;">Registro de yates en las Islas Marshall</p> <hr/> <p>USD \$ 350 (Nuestra tarifa de servicio) USD \$ 550 (Cuota de inscripción) USD \$ 750 (Impuesto de tonelaje) USD \$ 300 (Configurar UK LTD o USA LLC) USD \$ 1950 (Costo total)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Configuramos una LTD del Reino Unido o una LLC de Delaware para usted ✓ El precio incluye todas las tarifas marítimas ✓ Valido en todo el mundo ✓ Sin encuesta en la mayoría de los casos ✓ Puede registrarse de forma remota ✓ Rápido tiempo de configuración ✓ UK LTD. o Delaware LLC. entidad posible ✓ Buena reputación / OMI en la lista blanca ✓ Renovaciones fáciles
---	--

Islas Marshall se ha posicionado como una bandera de conveniencia por su gran atractivo de costes competitivo, su rápido procedimiento de registro de buques, así como las leyes flexibles que permiten un anonimato jurídico.

En términos generales, los tres Estados coinciden en ser registros abiertos que permiten el registro de embarcaciones extranjeras con controles mínimos. Los tres Estados poseen un marcado pasaje colonial y una relación estrecha con Estados Unidos de América, por lo cual, no es raro que se instaurará un registro abierto de embarcaciones para obtener ventajas económicas que beneficien a las navieras internacionales, principalmente de origen estadounidense.

3.3. Balance del sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia en el siglo XXI.

Desde un punto de vista jurídico, el fenómeno de los pabellones de conveniencia sólo ha sido analizado desde la nacionalidad del buque. Abordar el tema de la nacionalidad de la nave desde el Derecho Internacional Público continúa siendo complejo y controversial hasta nuestros días. En la doctrina aún existen muchos autores que defiende la idea de que establecer las bases para otorgar la nacionalidad es una competencia exclusiva del Estado. Sin embargo, este no es el único enfoque de análisis, ya que, propiamente los pabellones de conveniencia no es la esencia del conflicto como lo son las implicaciones y consecuencias del uso de pabellones de conveniencia. A este fenómeno, se puede

estudiar como *sui generis* tanto en el Derecho Internacional como en las Relaciones Internacionales, por su principal característica: no infringe ninguna ley ni ser contraria al Derecho (tanto interno como internacional).

De acuerdo con Herman, la existencia de pabellones de conveniencia es resultado del deficiente marco jurídico, la ausencia de normas estándares coherentes y universales que regulen a la Alta Mar y a la nacionalidad del buque, la inadecuada cooperación internacional de los Estados y las deficiencias del Derecho Internacional actual en materia marítima.²⁴⁰ Herman sostiene la necesidad de establecer reglas internacionales que prescriban requisitos mínimos para el registro de embarcaciones junto con sanciones internacionales por incumplimiento de estas normas, así como, garantizar un equilibrio razonable entre los derechos e intereses de los Estados del pabellón y los Estados ribereños. De este modo, la regulación de los pabellones de conveniencia es un problema menor frente a la incapacidad del sistema internacional por garantizar una protección adecuada del medio marino al exigir que todos los buques cumplan con estándares mínimos de construcción y seguridad, independientemente de la existencia de un llamado "vinculo genuino".

Sin embargo, para llegar al punto que explica Herman es necesario que exista una voluntad por parte de los Estados. Hasta el día de hoy no se hecho frente a los pabellones de conveniencia porque simplemente no existen intenciones por parte de los Estados para erradicar este fenómeno. Desde las Relaciones Internacionales llama la atención esta práctica porque han sido los Estados (tanto Estados de pabellones de conveniencia como Estados de tradición marítima) quienes han esterilizado cualquier mecanismo tanto jurídico como social para limitar y sancionar el uso de pabellones de conveniencia.

Ciertamente, el fenómeno de los pabellones de conveniencia preocupa al sistema internacional porque al existir una ausencia normativa para regular y garantizar que se cumpla de forma efectiva la jurisdicción del Estado del Pabellón conduce a que no sólo se cuestionen los estándares de construcción y seguridad de la nave, así como, los actos que ocurren durante y como resultado de la navegación (tanto para la tripulación como

²⁴⁰HERMAN L. (1978), "*Flags of convenience – New Dimensions to an Old Problem*", McGill Law Journal, vol. 24, n.º. 1, p. 1-4.

Disponible en: <https://lawjournal.mcgill.ca/wp-content/uploads/pdf/3915608-Herman.pdf>

para el medio marítimo), sino además se ponga en duda las condiciones de los tripulantes y los efectos derivados de la navegación.

El sistema internacional podría hacer frente a los pabellones de conveniencia desde el Derecho Internacional Privado, ya que este fenómeno se encaja en las características de una figura jurídica llamada “fraude a la ley”, la cual se caracteriza por burlar la aplicación de una norma desfavorable que corresponde a un acto determinado por otro que traiga consigo mayores beneficios.

De acuerdo con la Doctora María Elena Mansilla: “el fraude a la ley consiste en burlar la aplicación de una norma desfavorable, buscar y obtener que sea otra disposición favorable la que se aplique”.²⁴¹ Por su parte, Pereznieto menciona que el fraude a la ley: “[...] consiste en la utilización de un mecanismo conflictual para lograr un resultado que, de otra manera, normalmente no sería posible; es decir, mediante el cambio voluntario de los puntos de conexión (nacionalidad, domicilio, etc.) en determinada relación jurídica se provoca, a su vez, la aplicación de una norma diferente con resultados distintos de los que se obtendrían de haberse aplicado en forma regular el procedimiento conflictual”.²⁴² Sergio Guerrero Verdejo, siguiendo la misma línea, remarca que: “[...] el fraude a la ley es la conversión de los hechos o actos jurídicos, concebidos como tales por el legislador, en negocios jurídicos, obteniendo de tal suerte la aplicación de un derecho distinto del que originalmente se debió haber aplicado y que resulta ser más benéfico para el sujeto que realizó la conversión”.²⁴³

Mateo Oviedo explica que, las naves son registradas Estados que ofrecen un pabellón de conveniencia, por el beneficio que significa esta práctica para los armadores tales como reducir costos operativos y evitar regulaciones estrictas en cuanto a seguridad, legislación laboral o tasas fiscales, que de otra manera se verían obligadas a cumplir.²⁴⁴ Explicado desde la figura de fraude a la ley, el armador cambia de forma voluntaria y consciente el punto de conexión de la nave (la nacionalidad) con la finalidad de obtener

²⁴¹ MANSILLA y Mejía M. E. (2010). *Fraude a la ley: Fraus legis facta*. Cultura Jurídica I, Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, p.105-117.

²⁴² PEREZNIETO Leonel, *op. cit.*, p. 161.

²⁴³ VELÁZQUEZ E. Juan C., *Apuntes Generales Fraude a la Ley*, 2014, p. 14 – 15.

²⁴⁴ OVIEDO, J. A. M. (2016). *Las banderas de conveniencia: ¿el huevo o la gallina de los paraísos fiscales? Desarrollo Socioeconómico em debate*, 1(2), p.132.

mayores beneficios que no los podría obtener de alguna otra forma. No obstante, debe subrayarse que, por tratarse de una figura de Derecho Internacional, el fraude a la ley sólo puede sancionarse si el derecho interno de cada Estado lo permite, por lo que hacer frente a los pabellones de conveniencia por esta vía implica la cooperación entre los Estados.

Por su parte, la Federación Internacional de trabajadores del Transporte ha sido claro e insistente en abordar el tema de pabellones de conveniencia, por ello, entre sus estudios destaca los principales criterios por los que un armador recurre a los pabellones de conveniencia son los siguientes: tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, y la libertad de contratar mano de obra barata.²⁴⁵ En este sentido, se puede apreciar que los armadores recurren a los pabellones de conveniencia, por los enorme atractivos costes de explotación que resulta del registro estos pabellones (tanto los gastos de contratación y seguridad social como los gastos de tributación marítima).

Al observarse a los pabellones de conveniencia con un enfoque meramente mercantil y teniendo en cuenta los avances del Derecho Internacional Privado en el comercio internacional, se le podría hacer frente a este fenómeno mediante la figura de “práctica desleal en el comercio internacional”. La cual se encuentra definida por Jorge Witker y Angelica Varela como *“comportamientos empresariales y gubernamentales destinados a depredar, discriminar y subvencionar precios para obtener ventajas comerciales artificiales en los mercados externos, dañando y perjudicando a los productos competidores de bienes o servicios idénticos o similares”*.²⁴⁶

Se considera de forma personal que podría intentar regularse el uso de pabellones de conveniencia como una práctica desleal al comercio internacional por tratarse de un servicio que ofrece sus costes de explotación con una alta ventaja competitiva con los Estados tradicionalmente marítimo o con registro cerrado (como es el caso de México). Sin embargo, al observar el listado de armadores dueños de las naves que enarbolan pabellones de conveniencia, se puede percibir como son los mismos armadores

²⁴⁵ Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2020); Banderas de Conveniencia; Disponible en: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>

²⁴⁶ WITKER, Jorge y Varela Angélica (2003); "Derecho de la competencia económica en México", (Serie Doctrina jurídica; Núm. 157); UNAM, México, p. 171-178.

originarios de los pabellones con tradición marítima y un peso político internacional aquellos que recurren a estos registros.

Desde otra perspectiva, el sistema internacional podría hacer frente a los pabellones de conveniencia desde el enfoque de los Derechos Humanos. Esto podría llevarse a cabo porque existen instrumentos jurídicos que posibilitan al Estado obligar a las empresas de transnacionales garantizar la aplicación de los de los derechos humanos. El 16 de junio de 2011, el Consejo de Derechos Humanos de Naciones Unidas creó los *Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas* en su resolución 17/4, los cuales tenían por objetivo tres vertientes clave: 1) Obligar a los Estados de respetar, proteger y cumplir los derechos humanos y las libertades fundamentales; 2) analizar el papel de las empresas como órganos especializados de la sociedad que desempeñan funciones especializadas y que deben cumplir todas las leyes aplicables y respetar los derechos humanos; 3) resaltar la necesidad de que los derechos y obligaciones vayan acompañados de recursos adecuados y efectivos en caso de incumplimiento y/o violación a los derechos humanos por parte de agentes particulares.

El enfoque de los Derechos Humanos es una vertiente interesante para el estudio de los pabellones de conveniencias por la gravedad que conlleva el anonimato de sus propietarios y las condiciones de construcción y control sanitario de las naves, las cuales efectúan en una desregularización de los hechos suscitados durante la navegación, donde uno de los principales riesgos que enfrentan es la debida aplicación de los derechos humanos tanto de la tripulación como de los pasajeros (dependiendo el tipo de embarcación). Esta última premisa a razón de que, al no existir una relación auténtica y efectiva entre el Estado del Pabellón y el buque, se reducen las posibilidades de que exista un régimen jurídico benefactor que obligue a los particulares (las empresas) a la aplicación de derechos humanos de los tanto de los navegantes y al uso adecuado de los espacios marítimos. Antonia Durán explica que en la actualidad nos enfrentamos ante un escenario de comercio global (del que dependemos y convivimos todos) en donde las grandes empresas que lo dominan no se hacen responsables de los daños causados porque no existen o no se quieren crear mecanismos para que se los obligue a hacerse responsables por los daños causados ya sea en materia ambiental o en derechos humanos:

*“Los daños causados al medio ambiente en Estados con abundantes recursos naturales y escasos resortes de protección pública, o la “raquitización” de los derechos laborales unida a la deslocalización de los centros de producción de grandes empresas son sólo dos ejemplos de lo que a día de hoy es una realidad incuestionable. [...] más allá de lo estrictamente privado que puedan tener las empresas, no se ha sabido o no se ha querido poner límites al poder de los grandes grupos empresariales, introduciendo un cuerpo de normas vinculantes en que las empresas multinacionales y transnacionales queden sometidas a un código de respeto a los derechos humanos”.*²⁴⁷

Si bien, en cuanto a las posturas doctrinales existen ciertas diferencias entorno a quién puede vulnerar, violentar y/o violar los derechos humanos,²⁴⁸ lo innegable, es que hay un punto en el que todas las vertientes convergen: Desde el Derecho Internacional, es el Estado es quien tiene tutela sobre los derechos humanos, no los particulares; por lo que, es él quien tiene competencia para fomentar, promover, vigilar, garantizar y -en su caso- sancionar la aplicabilidad de los derechos humanos en todas sus esferas. Realmente nos encontramos ante un panorama que necesita establecer límites a las empresas transnacionales, fomentar una responsabilidad social empresarial sobre el correcto respeto a los derechos humanos y al medio ambiente de forma global y vinculante, ya que, en tanto sea de forma particular para cada Estado, no tener o no querer crear instrumentos que responsabilicen a las empresas transnacionales radicadas en su país por los actos que cometen será una ventaja competitiva en el comercio internacional que incitará al uso de pabellones de conveniencia:

“El Derecho internacional de los derechos humanos impone obligaciones directas a los Estados, no a las empresas. Así, son los Estados los que deben obligar a las empresas radicadas en su territorio al respeto de unos parámetros mínimos que aseguren la salvaguardia de los intereses generales y, a la postre, el respeto a los

²⁴⁷ AYAGO, Antonia, (2018). “Sobre la responsabilidad de las empresas por violaciones graves de los derechos humanos en terceros países: A propósito de la Ley francesa 2017-399, de 27 de marzo de 2017, relativa al deber de vigilancia de las empresas matrices sobre sus filiales”. Anuario Español de Derecho Internacional Privado, (18), p. 323-348.

²⁴⁸ Como es el caso de la vieja escuela latinoamericana reflejada en el caso mexicano (ahora ya en transición) donde se creía que los derechos humanos sólo era competencia del individuo y del Estado; en contraste con las corrientes europea, particularmente la escuela alemana y la escuela española, donde desde hace unos años se apelan a que los particulares también pueden vulnerar y/o violar. los derechos humanos.

derechos humanos. Los problemas surgen cuando las estructuras públicas no son lo suficientemente sólidas para garantizar estos intereses generales, bien por no disponer de una reglamentación clara y precisa cuyo incumplimiento derive en responsabilidad, bien por, aun teniendo legislación adecuada, no contar con resortes suficientes para hacerla cumplir, por tener un poder judicial debilitado, para imponer sanciones en caso de incumplimiento”.

Aunque consientes somos que necesitamos limitar y responsabilizar el accionar de las empresas, lo cierto es que no todos los países están de acuerdo en crear instrumentos jurídicos eficientes y vinculantes en materia de protección de derechos humanos y preservación del medio ambiente, por la enorme ventaja competitiva que obtienen en el mercado internacional de esta desregularización. Los Estados de pabellones de conveniencia lejos de crear marcos regulatorios enfocados en la responsabilidad social empresarial de las empresas navieras que deciden registrar su nave de forma conveniente han creado un sistema jurídico, político y económico que permite ser una cortina que deje en anonimato a los verdaderos propietarios de buques que enarbolan un pabellón de conveniencia porque en realidad esa es su esencia.

Por tanto, ni los *Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas*, ni sus semejantes como la *Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)*, de 1997; las *Líneas Directrices para Empresas Multinacionales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)*, de 2011; los *Principios Voluntarios de Seguridad y derechos humanos de 2000*; o (instrumentos regionales) *la Estrategia renovada de la UE para 2011-2014 sobre la responsabilidad social de las empresas o los documentos internos de cada Estado*, han logrado ser un paradigma para los derechos humanos. Ninguno de estos instrumentos han servido para lograr la efectiva responsabilidad de aplicación de Derechos Humanos por la parte de particulares porque para serlo se necesitaría la voluntad y la cooperación de todos los Estados.

Los organismos internacionales como la Organización de Naciones Unidas (ONU), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo, han hecho lo propio, han buscado mitigar el uso de pabellones de conveniencia con la

creación de instrumentos jurídicos, pero estos no han sido suficientes para hacerles frente. Empero, la falta de cooperación internacional, la falta de interés por el tema e inclusive los intereses político-económicos detrás de los pabellones de conveniencia no han permitido que sus intentos garanticen la seguridad y responsabilidad marítima.

Los pabellones de conveniencia es un problema real en el régimen de la nacionalidad del buque ya que son hechos que no comienzan ni terminan en el mar, sus principales víctimas son los individuos que van a bordo del buque, aquellos que por necesidad económica aceptan trabajos a bordo de estos buques pese a las deficientes condiciones que puedan enfrentar. Ciertamente, la falta de regulación sobre las condiciones de los tripulantes el alto riesgo que corren de tener una debida garantía de sus derechos humanos y la fragilidad con la que pueden ver sus derechos vulnerabilizados o violentados, sin embargo, no son las únicas víctimas, el mar, la tierra y humanidad también somos víctimas indirectas, esto debido a la falta de responsabilidad sobre los actos referentes con el medio ambiente suscitados en el mar. Ciertamente, los pabellones de conveniencia tienen un trasfondo económico, pero sus efectos abarcan todas las esferas de los derechos humanos.

Los pabellones de conveniencia se sustentan en una complicidad entre los Estados de pabellón, las empresas navieras y los Estados de puerto. Realmente esta problemática no existirían si no concurrieran con puertos de conveniencia, tripulantes dispuestos o necesitados a navegarlos, empresas interesadas en enriquecerse a costa de la máxima conveniencia que ofrecen los pabellones de conveniencia y con Estados incapaces de prevenir, frenar, responsabilizar y sancionar todas las partes involucradas. Actos como la piratería, la pesca ilegal, el transporte de hidrocarburos en condiciones no óptimas e - incluso- ciertos actos ilícitos ocurridos en actividades de recreación como lo son los cruceros, suelen ser sólo algunas de las actividades desarrolladas durante la navegación. El sistema internacional debería enfocarse a crear mecanismos eficientes para que las empresas navieras regulen las condiciones de su nave y garanticen la aplicación con los derechos humanos y se hagan responsables de daños ambientales.

Capítulo 4. Casuística: Implicaciones y consecuencias de los pabellones de conveniencia en el siglo XXI.

"Un crimen que ocurre en altamar no es igual a un crimen en tierra firme. En los barcos no existe un equivalente al 911 al que llamar en caso de emergencia y es imposible que la policía llegue al rescate en minutos cuando un barco navega en el medio de la nada. Son las propias compañías quienes están a cargo de la seguridad".

- Patricia Clarembaux

Los Estados de pabellones, siglos atrás, eran grandes potencias que su sola representación en la bandera que enarbolaba en el buque bastaba para imponer su poderío tanto en el mar como al puerto que llegaba. Estos tiempos correspondían a los años donde las grandes potencias marítimas se disputaban el dominio por las aguas, es decir, al escenario antes del siglo XVII. El siglo XVII fue parteaguas para el contexto internacional porque los postulados de Hugo Grocio junto con otros doctrinarios con su mismo enfoque cuestionaron el limitado número de Estados que imperaban sobre el uso y derecho de los mares de forma exclusiva. Los supuestos que Hugo Grocio proclamó en su conocido texto de *Mare Liberum* culminaron en las bases para que todos los Estados apelaran hacia un mar abierto y libre para todos los Estados, estos principios se vieron reflejados 3 siglos después en el cuerpo jurídico del Derecho del Mar, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

A partir de esta convención, el Derecho Internacional otorgó la libertad para que todo Estado con o sin litoral pudiera hacer uso del mar mediante una herramienta fundamental: el otorgamiento de su nacionalidad a los buques bajo las condiciones unilaterales y discrecionales de cada Estado. El sistema internacional creía que la CONVEMAR guardaba el espíritu liberal e igualitario para cada Estado, y aunque en esencia lo hacía, a la par, guardaba también los argumentos necesarios para amparar jurídicamente el uso de los pabellones de conveniencia.

Como ha sido explicado a lo largo del presente escrito, el uso de pabellones de conveniencia es un fenómeno antiguo que surgió como una práctica marítima acorde a la construcción histórica del mundo, en la que los navieros demandaban protección política y diplomática e intereses económicos. Sin embargo, con el paso del tiempo los intereses por los que se recurrían a esta práctica se fueron matizando hasta convertirse en un uso enfocado a las aspiraciones económicas tanto de los artilleros como de las personas

físicas y jurídicas que contratan los servicios de transporte marítimo.

En la actualidad, el fenómeno de los pabellones de conveniencia se ha convertido en un sistema de negocios cada vez más utilizado y rentable por la marina mercante mundial. Dentro de las muchas razones por las que se recurren al uso de los pabellones de conveniencia, las que más destacan es el alto índice de anonimato jurídico hacia las partes involucradas y ventajas sindicales, fiscales y de seguridad de las embarcaciones para los propietarios de estos buques.

Ciertamente, uno de los principales conflictos a la hora de abordar el fenómeno de los pabellones de conveniencia como una problemática de nacionalidad del buque es que en estricto sentido no se incurre a la ilegalidad, ya que, se amparan de lo establecido por el propio Derecho Internacional. Propiamente, los primeros Estados en otorgar un pabellón de conveniencia eran un limitado número de naciones carentes de una trayectoria marítima, un pasado colonial y una economía en vías de desarrollo, como lo ejemplifica Panamá, Liberia, Islas Marshall, Honduras, Chipre y Malta (todos ellos catalogados como pabellones de conveniencia). Sin embargo, en la actualidad podemos observar el número de Estados que otorgan un pabellón de conveniencia contrario a reducir su número, ha crecido a tal grado que cada vez son más los Estados que mantienen un registro abierto permitiendo el acceso a naves extranjeras.

Por su parte, los Estados de tradición marítima y quienes figuraban como el frente a los pabellones de conveniencia, han optado por entrar a esta competencia por registros y abanderamientos de buques mediante la creación de *segundos registros*. *Registro espacial* o *segundo registro*²⁴⁹ es un mecanismo que consiste en crear (como su nombre lo indica) un segundo registro en un país con tradición marítima con la finalidad de atraer de nuevo a sus artilleros y evitar la fuga de naves nacionales que han sido “cautivados” por los pabellones de conveniencia.

El modelo de *segundo registro*, por lo general, ofrece condiciones laborales, fiscales, económicas, sanitarias y de inspección similares a la de los pabellones de conveniencia. Existen algunos partidarios de los *segundos registros*, como María del Pino Domínguez,

²⁴⁹ El listado de segundos registros de acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo se puede observar en el anexo 4.

Ignacio Arroyo²⁵⁰ y Javier San José²⁵¹, quienes argumenta que los segundos registros son una vía indirecta para el subsidio y mantenimiento de la flota de pabellón nacional, ya que, responde a una necesidad impuesta por las propias demandas del tráfico marítimo mundial:

*“las autoridades estatales consintieron en ello, no sólo con la finalidad de competir con los registros de libre matrícula y frenar así el éxodo de su flota hacia las BdC, sino también para promover la exención de tributos y cargas fiscales y sociales generados por el empleo de marineros nacionales, así como permitir a los armadores libertad contractual para el reclutamiento de mano de obra (tripulación) procedente de países del denominado tercer mundo, cuyas condiciones laborales no son las de la legislación estatal”.*²⁵²

De esta forma, aunque es importante no confundir un registro abierto con un segundo registro, hay un punto en el que convergen: la “relación auténtica” entre el armador y el Estado del cual enarbolan su pabellón es accidental y con muchas mayores atracciones jurídicas, fiscales, económicas y laborales. Ciertamente, los segundos registros, lejos de ser una solución o una acción que haga frente a los pabellones de conveniencia, reafirma la necesidad de revisar y actualizar el régimen jurídico marítimo vigente hacia uno que de forma más efectiva garantice la seguridad marítima tanto para las personas a bordo de la embarcación como para la preservación del medio marino.

Desde el Derecho Internacional no se ha atacado el problema de los pabellones de conveniencia de forma directa, ya que, hacerlo implicaría una posición contraria a la establecida por la CONVEMAR (la de otorgar la nacionalidad del buque como un acto soberano y discrecional para cada Estado). Empero, desde la creación de diversos instrumentos jurídicos enfocado en problemáticas específicas que demanda el derecho del mar se ha buscado contrarrestar los principales efectos que han sido protagonizados por embarcaciones que enarbolan pabellones de conveniencia. A saber, las principales organizaciones internacionales que desarrollan instrumentos jurídicos relativo a la navegación son la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización

²⁵⁰ ARROYO Martínez, Ignacio (1994); *“Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante”*, Anuario de Derecho Marítimo, volumen XI, pp. 78-84.

²⁵¹ AMÉZAGA, Javier San José (1997); *“Segundos registros de buques”*; en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián: San Sebastián, 23 y 24 de mayo de 1996*. Librería Carmelo, pp. 80-85.

²⁵² CABRERA, María del Pino Domínguez (2004); *“El registro especial de buques de Canarias”*; en *Revista Electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja (REDUR)*, no 2, p.106.

Internacional del Trabajo (OIT) y Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO); las vertientes sobre las que han enfocado sus documentos jurídicos internacionales son: seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación marina, preservación de la vida marina, explotación de recursos marítimos (la pesca) y las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques.

En la actualidad es alto el número de instrumentos jurídicos internacionales que existen para intentar regular los actos que ocurren durante la navegación. Sin embargo, no es suficiente para garantizar la seguridad marítima porque esto no sólo depende del número de instrumentos jurídicos, ni del número de firmas y ratificaciones de los Estados, sino del compromiso de los Estados para que de forma interna e internacional hagan efectivo la normativa aceptada. Propiamente ni la OIT ni la OMI tiene la capacidad de imponer su cumplimiento forzoso ni de sancionar el incumplimiento de sus disposiciones, por lo que, ser parte de un convenio no garantiza el cumplimiento de éste, de ahí que, los Estados que enarbolan pabellones de conveniencia se aprovechen de tal régimen. Al respecto, Ana María Maestro opina lo siguiente: “*muchos de los Estados considerados como pabellones de conveniencia no han ratificado algunos de los convenios fundamentales adoptados por la OMI y, además, la mera ratificación o adhesión a un tratado no garantiza suficientemente su aplicación, especialmente en el caso de que la organización internacional no tenga poderes ejecutivos*”.²⁵³

En general, el sistema internacional nos demuestra que son pocos los mecanismos que se han buscado para hacer frente al fenómeno de los pabellones de conveniencia. Propiamente desde el Derecho Internacional se creó un sistema favorable hacia el mantenimiento de los pabellones de conveniencia. Las Organizaciones Internacionales han buscado contrarrestar los efectos de los pabellones de conveniencia concentrándose en crear documentos enfocadas hacia sus consecuencias, pero no hacia el problema mismo, hacer frente a los pabellones de conveniencia. Los Estados, por su parte, han marcado una tendencia hacia frustrar cualquier intento por definir, regular, contrarrestar y sancionar el uso de pabellones de conveniencia. Los artilleros que han actuado en complicidad con los Estados de pabellones de conveniencia han

²⁵³ MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). *La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia* (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; p. 399.

sido los más beneficiados de este fenómeno, debido al anonimato jurídico y ventajas sindicales, laborales, fiscales y de seguridad de las embarcaciones que obtienen de esta práctica.

Entre tanto, las naves con pabellones de conveniencia no reciben un tratamiento jurídico diferenciado del resto de buques que enarbolan pabellones provenientes de un registro restringido. Tristemente, el principal factor que arroja la presente investigación por el que se permita esta desregularización en los mares es porque en realidad no existe un interés generalizado de la humanidad por los actos que ocurren en el mar. La mayoría de las personas que no se encuentra relacionada directamente con el mar, continúa pensando que los actos que ocurren en los espacios marítimos son aislados a ellos. Sin embargo, tal como mencionaba en el capítulo 3, los actos que ocurren el mar no comienzan ni terminan ahí. Sus redes son terrestres y sus efectos están alcanzando nuestra realidad con una velocidad cada vez más acelerada.

Pensar que el mar es aislado a nosotros es tanto como considerar que el mar no forma parte de nuestro planeta o que el sector marítimo no conforma la economía y comercio internacional. Los actos que ocurren en la navegación afectan vidas y economías, por ello, enfocar nuestra atención hacia las consecuencias e implicaciones de una de las problemáticas más fuertes que enfrenta el régimen de la nacionalidad del buque en la Alta Mar, los pabellones de conveniencia, es una parte sustancial para evidenciar el alcance del mar en nuestras vidas.

Por ello, nos proponemos a presentar 3 casos en concreto referente a las consecuencias e implicaciones de los pabellones de conveniencia. Cada caso explicará las incidencias que ha causado en una materia específica (medioambiental, económica y laboral y jurídica). La finalidad de este último apartado es que se pueda identificar el daño que causa mantener una desregularización del uso de los pabellones de conveniencia, así como, la necesidad por reformar y actualizar un régimen jurídico que realmente responda a las necesidades que enfrenta la seguridad marítima.

4.1. Implicaciones y consecuencias medio ambientales y jurídicas por el uso de pabellones de conveniencia. Contaminación del medio marino por vertido de petróleo: Caso Prestige.

"La marea negra del Prestige ha coincidido con otra marea, la de la indignación y el desarrollo de una conciencia ecológica que considera insostenible el modelo de desarrollo del transporte marítimo internacional actual basado en el dogma de la libertad de los mares y de la impunidad del Estado de abanderamiento, por lo que parece necesario una profunda revisión de las medidas de seguridad marítima y un refuerzo de control de los Estados de abanderamiento que garantice de una manera más sólida la protección y preservación de medio ambiente marino, reforma cada vez más necesaria antes de que una nueva catástrofe se una a la ya larga lista de negros episodios de contaminación".

- Jesús Verdú.

El 19 de noviembre de este año, se cumplen 20 de una de las tragedias más grandes ocasionadas en el medio marino, el hundimiento del *Prestige*. La catástrofe comenzó 6 antes de su hundimiento, el 13 de noviembre de 2002. El buque petrolero *Prestige*, proveniente de San Petersburgo, transportaba 77 mil litros de petróleo, con bandera de las Bahamas, dueño liberiano, armador griego y certificado de navegación estadounidense, se encontraba navegando en las costas de Galicia, España, en dirección a Gibraltar. El que comenzó la catástrofe, el *Prestige*, emitía señales de alarma y pedía apoyo al Centro de salvamento Marítimo de Finisterre para evacuar a los tripulantes²⁵⁴. El capitán, Apostolos Mangouras, sabía que pedir salvamento era una medida necesaria, sin embargo, no fue capaz de notificar la fisura de 35 metros que presentaba el buque en uno de sus costados, mediante el cual se fugaban enormes cantidades de fuel del número seis, el cual es una fracción del petróleo que se obtiene como residuo en la destilación fraccionada y presenta características viscosas y es el menos biodegradable de los derivados del petróleo. Una hora después del aviso, los 24 tripulantes son evacuados por dos helicópteros, quedando sólo a bordo el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas.

²⁵⁴ La tripulación del *Prestige* se componía de un total de 27 personas, dos de nacionalidad griega, una de nacionalidad rumana, 25 de nacionalidad filipina y contaba con una tripulación mínima de seguridad. Destacando que toda la tripulación contaba con certificación que avalaba sus conocimientos en actividades marítimas.

Para este momento, *el Prestige* empezaba a contaminar el Atlántico con los primeros litros de crudo (fuel oil residual pesado) que salen de este. La nave obsoleta que por diferentes y negligentes motivos tenía permitido navegar, en un intento de evitar el naufragio equilibró el barco llenando los tanques del costado perforado (el izquierdo) con agua. La intención de recuperar la horizontalidad del buque tiene éxito, pero con ello también un nuevo problema: severa sobrecarga. Este suceso produce que el *Prestige* haya agotado opción de entrar al puerto de Coruña y vaciar sus tanques evitando la marea. El *Prestige* ya no sólo enfrentaba su posible naufragio, a partir de ese momento, comenzaba una ardua discusión entre armador, Gobierno y empresas de salvamento contratadas por el dueño del barco, para decidir el destino del barco y su contenido. Remolcar el buque es un punto en el que todos coincidían, pero no se podría concretar de forma eficaz quien sería el responsable de realizar tal acción porque el capitán insistía que debía esperar las ordenes de la empresa armadora. Ya en los últimos minutos de la noche, el capitán comunicó que se había culminado un acuerdo y que la compañía holandesa *Smit Tak* sería la encargada de remolcar la nave. Para este momento, el Gobierno (presionado mediáticamente) ya había informado que el petrolero sería alejado "de inmediato" a 120 millas de la costa gallega, es decir, se había optado por enviar a la embarcación a la Alta Mar

En realidad, el desastre no había hecho más que comenzar, al siguiente día, los motores del *Prestige* dejaron de funcionar y el buque comenzó a navegar a la deriva, derramando cantidades cada vez mayores del producto y dejando a su paso una mancha tóxica de color negro, la marea negra. En los días siguientes, la tripulación fue evacuada en su totalidad, los tres tripulantes que en un primer habían optado por continuar en la embarcación habían concluido que era en vano pertenecer ahí, la sentencia del *Prestige* estaba dada y ni su final ni los daños hacia el medio marino era reversible.

Sin más, el día 19 del mismo mes, en el intentó por continuar el remolque y alejarlo aún más del mar territorial, el buque se partió en dos. El petrolero *Prestige* cambio su destino de Gibraltar por los 3,500 metros a los que se hundió. De sus 77 toneladas de crudo que transportaba, se calcula que 22 ellas se extendieron por las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco; mientras que las otras 55 se almacenaron en las bodegas del

buque hundido y se fueron escapando poco a poco²⁵⁵.

Analizando al *Prestige* (ex-Gladys), nos encontramos con que hablamos de buque tanque petrolero del tipo Aframax, (categoría superior del criterio A.F.R.A. (Average Freight Rate Assesment) correspondiente a buques de unas 80.000 toneladas de peso muerto), construido en 1975 en los astilleros los japoneses *Hitachi Shipbuilding & Engineering Co.*, cuya construcción se realizó siguiendo los parámetros reglamentarios de la época bajo la supervisión y control de la sociedad de clasificación American Bureau of Shipping (A.B.S.); Armador: Mare Shipping Ind., con registro en Liberia; operador: Universe Maritime Ltd., con registro en Grecia; eslora (L.O.A.): 243,5 metros; manga: 34,40 metros; puntal: 18,7 metros; Calado: 14 metros (máxima carga verano); tonelaje Bruto: 42.820 toneladas; peso muerto: 81.589 toneladas. El *Prestige* poseía también las siguientes certificaciones: *A1*: Fue diseñado y construido siguiendo las reglas de A.B.S; A1: El buque cumple con los requerimientos de la sociedad de clasificación en cuanto a estructura del casco y francobordo, y es apto para navegar por todos los mares sin restricciones; (e): Los equipos del buque, incluyendo el sistema de fondeo, cumplen las especificaciones técnicas exigidas por A.B.S. *A.M.S: La maquinaria del buque cumple con las reglas pertinentes; y *A.C.C.U.: Los motores del buque son susceptibles de funcionar como maquinaria desatendida.

Aunque a primera vista se creía que la embarcación tenía todas las certificaciones que necesitaban para navegar de forma libre y segura, al revisar sus inspecciones se podría cuestionar su navegación su optima navegación por los siguientes motivos: 1) En abril de 1999, el puerto de Nueva York, la sancionó por presentar infracciones de seguridad; 2) durante ese mismo año, el 1 de septiembre, fue inspeccionado nuevamente por el

²⁵⁵ La cronología de los hechos fue obtenida mediante la información presentada en los siguientes materiales: VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, (2008), *“Responsabilidad Internacional por Contaminación del medio marino por hidrocarburos en el hundimiento del buque ‘Prestige’”*; en *El estudio de casos de las Relaciones Jurídicas Internacionales*, UNAM, México, p.491-506; VÁZQUEZ, Javier Feal (2004), *“Un año después del hundimiento del Prestige”*, en *Boletín de Información*, no 282, p. 6.; NAVALPOTRO, José Antonio Sotelo, (2003), *“Desarrollo y medio ambiente en España: algunas consecuencias directas emanadas del hundimiento del Prestige Development and Environment in Spain: some direct consequences”*, en *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, p. 207-254; PEÑA DE LOS SANTOS, Álvaro (2018). *“Prestige, crónica de un desastre anunciado”*, Universidad Pontificia Comillas; Greenpeace (2003); "Prestige: crónica de una marea negra", Greenpeace España.
Disponible en: archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf

puerto comunitario (Róterdam) y este determinó que la embarcación tenía deficiencias de seguridad en los equipos salvavidas y algunas de sus partes se encontraban en deterioro, el arreglo se realizó en china y consistió en cambiar una parte de la chapa del costado de estribor (cuando se produce una reparación de estas características no suele ser suficiente cambiar la chapa, también es necesario reforzar la estructura interna que "soporta" al barco y que le permite aguantar los embates del mar, pero estas reparaciones son caras y, posiblemente en un barco de 26 años de antigüedad, no compense el gasto), por lo que posiblemente no se realizó;²⁵⁶ y 3) de acuerdo con las inspecciones del 15 y el 20 de mayo de 2002 (una revisión que se debía hacer cada 5 años), no se inspeccionaron los tanques de lastre contiguos a los de carga, que van equipados con un sistema de calefacción, no se llevó a cabo una verificación hidrostática de todos los tanques tal y como se debiera haber hecho según las normas legales y no se registró la disminución del grosor de las piezas del casco sustituidas en la reparación de las piezas solicitadas con anterioridad²⁵⁷.

Desde un punto jurídico el *Prestige* fue contrario a todo lo establecido por el Derecho Internacional. De acuerdo con la CONVEMAR, la posición del estado del pabellón en materia de protección y preservación del medio marino se ve reforzada de forma significativa al atribuírsele una competencia de control y ejecución preferente de las normas internacionales y nacionales dictadas en este ámbito. Es decir, en el artículo 94 de la CONVEMAR, se advierte que el Estado rector es quien tienen la competencia para ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón. Esto incluye las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar tales, como: 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; c) la utilización de

²⁵⁶ GREENPEAC; (2002); "PRESTIGE: Crónica de una marea negra"; Santiago de Compostela, España, p. Disponible en: archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf

²⁵⁷ Datos duros obtenidos de: Rodríguez Quintana, César; (2008); "Contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque: Accidentes, legislación preventiva e indemnizaciones a las víctimas de mareas negras"; (Tesis Doctoral); Universidad de la Laguna, España; p.242-245. Y de FUNDACION ALTERNATIVAS; (2003); "Libro blanco sobre el Prestige"; Madrid, España; p. 20-28. Disponible en: <https://www.losgenoveses.net/especiales/Prestige/documentos/libro%20blanco%20prestige%20resumen.pdf>

señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes; y d) la inspección de los buques (condiciones de construcción, experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval) antes y posterior a la matriculación.²⁵⁸ La CONVEMAR es claro en precisar que el estado del pabellón está obligado a dictar leyes y reglamentos que como mínimo deben asegurar la aplicación de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados. En materia de transportación de hidrocarburos y conservación del medio marino los instrumentos jurídicos de orden internacional además de la CONVEMAR son los siguientes:

- Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL) de 1954.
- Convenio Internacional sobre las líneas de carga (LOAD LINES) de 1966.
- Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (INTERVENCIÓN 69).
- Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de Hidrocarburos (CRC) de 1969.
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC90) de 1990.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS).
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).

El Prestige, el monocasco antiguo y deteriorado del que se confió de más, trajo consecuencias irreversibles para el medio ambiente sin que el Estado rector del pabellón del buque interviniera mínimamente. El medio marino se contaminó de tal forma que de las más de 1,000 playas que se extienden entre Galicia y País Vasco, al menos en 745 de ellas se descubrieron rastros del contenido del *Prestige*. Más de 500 en Galicia, 135 en Asturias, 62 en Cantabria y 44 en País Vasco.²⁵⁹

²⁵⁸Naciones Unidas (1982); "Art. 94 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Montego Bay, Jamaica. Disponible en:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.

²⁵⁹ GALÁN, Javier (17 de noviembre de 2017); "El desastre del Prestige en 10 cifras"; [nota periodística] El País, Madrid, España. Disponible en:

https://elpais.com/politica/2017/11/16/actualidad/1510845980_483459.html

En términos de contaminación ecológica y los efectos derivados de este, de acuerdo con Juan Freire, los vertidos de hidrocarburos originan diferentes problemas fisiológicos y bioquímicos en los organismos afectados. Todos estos procesos, determinan cambios en la eficacia biológica de los organismos afectados, y por lo tanto generan respuestas demográficas (cambios en el tamaño y crecimiento de las poblaciones de cada especie) y genéticas. Estos cambios en las poblaciones, junto con las modificaciones en hábitat en que se encuentran, generarán cambios en las relaciones entre los diferentes componentes de los ecosistemas que afectan en corto, mediano y largo plazo, bajo el siguiente impacto:

- Efectos directos letales: Provocan mortalidad al impedir la respiración o modificar la resistencia térmica (como sucede por ejemplo en el caso de las aves). Por lo tanto, se trata de un efecto físico, derivado de la impregnación o sofocación, al entrar el organismo en contacto directo con el fuel, sin necesidad, en muchos casos, de que se produzca la ingestión de los contaminantes.
- Efectos directos subletales: motivados por el contacto directo (fundamentalmente a nivel de los tejidos corporales) tras la ingestión de los hidrocarburos contaminantes por el organismo, sin que lleguen a provocar la muerte de este, pero sí alteraciones genéticas, bioquímicas o fisiológicas que pueden reducir su viabilidad y eficacia biológica. Aquí se encuentran todos los efectos tóxicos de los hidrocarburos, que, aunque menos evidentes inicialmente, son de mayor importancia con el paso del tiempo. La bioacumulación de los contaminantes puede determinar efectos subletales de considerable relevancia en el ecosistema marino.
- Efectos indirectos: perturbaciones sobre los ecosistemas. Las alteraciones de la biología de los organismos y sus consecuencias demográficas, en último término, desembocarán en cambios en la estructura de las comunidades ecológicas y, por lo tanto, en una alteración de la red de las interacciones existentes. Entre los principales procesos afectados, cabe destacar las alteraciones del hábitat, cambios en las relaciones entre predadores y presas, entre competidores, alteraciones en los niveles de productividad y, por último, cambios en las redes

tróficas.²⁶⁰

Para Freire, los efectos que una catástrofe como la del *Prestige* provoca sobre el sector pesquero incluye todos los efectos mencionados. Los estudios de Greenpeace coinciden con Freire, en un informe publicado en 2002, se explican que cuando se produce una marea negra, el hidrocarburo vertido en la superficie del mar se extiende inmediatamente y de manera impredecible. Asimismo, advierte que el impacto de la marea negra sobre los ecosistemas costeros y marinos se dejará sentir durante décadas afectando de forma directa, en costes económicos, sociales y culturales dramático:

"El petróleo, en cualquiera de sus formas, ahoga la vida en el mar. A los efectos a corto plazo derivados de la toxicidad aguda del combustible y de sus efectos físicos sobre el sustrato y la penetración de la luz, les seguirán otros efectos a más largo plazo, relacionados con la alteración de la estructura y dinámica del sistema, de muy difícil predicción cuantitativa y muy relevantes desde el punto de vista ecológico y económico. Las características persistentes y bioacumulativas de algunos de los componentes del fuel oil causante de esta marea negra hacen sospechar la posibilidad de que éstos permanezcan en la cadena trófica durante generaciones".²⁶¹

Por su parte, la Federación Ecoloxista Galega, publicó un estudio en el que se sostenía que poco más del 40 por ciento de las aves pertenecientes a 38 especies protegida tuvieron consecuencias letales a corto plazo por la contaminación, mientras que, el 30 por ciento de los criaderos de fitoplacton, pescado y marisco también lo hicieron.²⁶² Traducido en números, a 10 años de la catástrofe, de acuerdo con la confederación de Ecologistas en Acción:

"se vieron afectados 2.000 kilómetros de costa, entre 250.000 y 300.000 aves murieron debido directamente al vertido del fuel, y el coste económico fue uno de los más altos de la historia, superando los 10.000 millones de

²⁶⁰FREIRE, Juan; LABARTA Fernández, Uxío. (2003); "El *Prestige*": impactos sobre los recursos y ecosistemas marinos"; en, *La Huella del Fuel. Ensayos sobre el "Prestige"*. Ed. Fundación Santiago Rey Fernández-Latorre (A Coruña), p. 106-109.

²⁶¹ GREENPEAC; (2002); "PRESTIGE: Crónica de una marea negra", Santiago de Compostela, España, p.15-18. Disponible en: archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf

²⁶² Dicho informe es citado en repetidas ocasiones en el siguiente documento: GARCÍA, Tomás (2002); "La devastación del ecosistema" en *La voz de Galicia: Ola negra del Prestige*, Galicia, España, pág. 61-63. Disponible en: www.ceida.org/prestige/Documentacion/olanegra.pdf.

*euros. Entre los hábitats y las especies más afectadas destacan las praderas submarinas y las comunidades de algas. [...] Fueron miles las especies afectadas, desde el conjunto de seres que componen el plancton, base de la cadena alimenticia de muchas especies, hasta incontables invertebrados como esponjas, medusas, anémonas, coral blando, gorgonias, poliquetos, cirrípedos, cangrejos ermitaños, moluscos bivalvos y lamelibranquios, pepinos de mar, erizos y estrellas de mar, sin olvidar a los peces”.*²⁶³

En la actualidad, se desconocen las cifras exactas de los daños causados porque el hundimiento del Prestige se produjo en las cercanías del denominado *Banco de Galicia*, zona de gran biodiversidad que se encuentra a 200 kilómetros de la costa gallega y a unos 5.000 metros de profundidad, separada por un valle de 2.000 metros de la plataforma continental. Las especies que lo habitan son incalculables porque estas afectan a varios espacios marítimos, gran parte de los recursos a los que el *Prestige* causó daño pese a no tener valor comercial, contribuyen a mantener una riqueza marina excepcional. Entre las especies presentes en la zona del hundimiento cabe destacar 90 tipos diferentes de peces, 11 de tiburones y numerosas especies de esponjas, estrellas y corales.

Aunque los daños causados por el petrolero son incalculables e irreversibles, en el 2013, se decidió absolver a Apostolos Ioannis Mangouras (capitán), Nikolaos Argyropoulos (jefe de máquinas) y a José Luis López Sors González (Exdirector General de la Marina Mercante española), de los delitos contra el medioambiente, daños en espacios naturales protegidos y daños por los que venían acusados; así mismo, se condenó Apostolos Ioannis Mangouras, como autor criminalmente responsable de un delito de desobediencia grave a la autoridad, a la pena de 9 meses de prisión y al pago de la restante tercera parte de las costas procesales, con abono del tiempo ya sufrido de privación de libertad por esta causa.²⁶⁴

²⁶³ Ecologistas en Acción (2021); "¿Nunca Más?", Madrid, España, p. 4. Disponible en: https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/Nunca_mas.pdf

²⁶⁴ HEDO, E. B. (2013). "Idoneidad de la vía penal en el caso del 'Prestige'"; en *Actualidad Jurídica Ambiental*, (29), p. 88-101. PODER JUDICIAL ESPAÑA (2013); SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE A CORUÑA, de 13 de noviembre de 2013 (Sección 1ª, Ponente: Juan Luis Pía Iglesias, ROJ: SAP C 2641/2013), Madrid, España. Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openCDocument/5d2f9628cf8924dffadcefafce9bcf43057aaeededddcb3c>.

Sin embargo, esta no fue la sentencia definitiva, en el 2018 se llevó a cabo la resolución definitiva del caso, en la cual, la Audiencia Provincial de Coruña había fijado una indemnización de 1.573 millones de euros por los "daños patrimoniales, medioambientales y morales" causados por el *Prestige*. La Fiscalía cifraba los destrozos en 4.442 millones de euros, y el Supremo, en su sentencia del caso, lo había dejado en 513 millones. Sin embargo, no hubo quien se hiciera responsable de tal sanción.²⁶⁵ En concreto, la sentencia señalaba al Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), el capitán del buque, Apostolos Mangouras, y la aseguradora, *The London Owners Mutual Insurance Association*, como responsables directos del pago de las indemnizaciones, y la propietaria del barco, Mare Shipping, como responsable subsidiaria. Empero esta nueva sentencia ha tenido poco éxito y hasta el momento no se ha saldado cuenta alguna.

A dos décadas de lo ocurrido, el resultado del *Prestige* es similar a los meses después de la catástrofe: Sólo el capitán y dos personas (ahora ya absueltas) recibieron una sanción efectiva. A las partes directamente involucradas en el caso, no se les ha podido responsabilizar no sólo porque no existen los mecanismos legales para responder a la violación de los convenios internacionales en la materia, sino porque los armadores ocupan todos los medios legales y económicos que tienen a su alcance para eximirse de responsabilidades y mantener su anonimato legal.

Como acertadamente lo señala el Dr. Juan Carlos Velázquez Elizarrarás en su estudio de caso del *Prestige*, el principal problema de la responsabilidad internacional y la reparación del daño se complejiza aún más, si tomamos en cuenta que la actividad marítima internacional se encuentra diversificada entre las diferentes áreas que conforman la actividad marítima. "*Es así que un buque petrolero puede ser construido por encargo de una persona moral domiciliada en el Estado A, a un armador ubicado en el Estado B, pero el buque en cuestión está matriculado por una persona moral domiciliada en el Estado D. Bajo esta hipótesis, ¿quién es el responsable del daño y quién debe reparar el mismo? [...] tanto los intereses particulares de los Estados como*

²⁶⁵ PODER JUDICIAL ESPAÑA (2018); SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE A CORUÑA, de 13 de noviembre de 2013 (Sección 1ª, Ponente: Andrés Martínez Arrieta, ROJ: STS 4136/2018 - ECLI:ES:TS:2018:4136), Madrid, España.
Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/search/openDocument/b0accfced6c60c85>

*las grandes empresas navieras han obstaculizado la aplicación de la normativa antes mencionada recurriendo a subterfugios legales y extralegales a fin de evadir su responsabilidad internacional”.*²⁶⁶

Incapacidad para otorgar responsabilidad internacional sobre los daños causados es justo lo que paso con el Prestige. Sin duda alguna, este petrolero se ajustaba completamente a la denominación conocida como bandera de conveniencia: Se trataba de un buque que había superado la vida útil recomendada, era propiedad de *Mare Shipping Inc.* (cuyas oficinas se encontraban en Londres y su único activo era el propio Prestige), una compañía de responsabilidad limitada liberiana a la que no se le exigía constancia en un registro público de la identificación de sus titulares; los operadores del buque eran la empresa *Universe Maritime Ltd.* (Sociedad de gestión griega creada en 1998 con domicilio social en Atenas, Grecia, cuyos fundadores se encuentran relacionados con la familia *Coulouthros-Moulopoulo*, armadora de *Aegean Sea*, otro buque que también causó una catástrofe medioambiental; el capitán era griego y de edad avanzada, casi toda la tripulación era filipina (un país con severas carencias económicas en el que los marineros con constantes deficiencias operativas aceptan cobrar una cantidad mucho menor a sus semejantes con tal de obtener empleo).

El Prestige, embona perfecto al esquema de los pabellones de conveniencia porque la esencia de los armadores que deciden enarbolar sus buques con estos pabellones están conscientes que realizar una compleja y diversificada colaboración con empresas y tripulantes de dudosa procedencia ayudará a reducir gastos fiscales, costes salariales y beneficiarse de normas menos exigentes en materia de seguridad, aún a costa de descuidar la seguridad tanto de la tripulación como de los espacios marítimos.

El Prestige es ejemplo de la ilegalidad e impunidad que impera en el mundo de las grandes empresas armadoras²⁶⁷. Sin embargo, este no ha sido el único accidente ocurrido en espacios marítimos por naves que enarbolan pabellones de conveniencia. La historia nos demuestra que los incidentes marítimos con grandes consecuencias

²⁶⁶VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, (2008), “*Responsabilidad Internacional por Contaminación del medio marino por hidrocarburos en el hundimiento del buque ‘Prestige’*”; en *El estudio de casos de las Relaciones Jurídicas Internacionales*, UNAM, México, p.492.

²⁶⁷ Ibid, pág. 504.

medioambientales que han ocurrido posterior a la codificación de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958, en su mayoría de veces, se encuentran relacionados con pabellones de conveniencia, entre estos hechos destacan:

- El incendio y naufragio del *SS Yarmouth Castle*, de pabellón panameño, en 1965.
- El accidente del *Torrey Canyon*, que enarbolaba pabellón liberiano pero cuyos propietarios estaban establecidos en California, en 1967.²⁶⁸
- El encallamiento del *Ocean Eagle*, un petrolero con pabellón liberiano que en 1968 se partió en dos en el canal de San Juan.
- El abordaje, incendió y hundimiento del *Pacific Glory* y del *Allegro*, de pabellón liberiano, en 1970 que causó 13 muertes y una marea negra.
- La explosión del *Spyros*, de pabellón liberiano, en 1974; este hecho ocurrió en Singapur y entre sus efectos destacan las casi 80 vidas perdidas.
- Los vertidos del *Universe Leader*, de pabellón liberiano, en 1974.
- La explosión del *Sansinena*, de pabellón liberiano. Un buque un petrolero liberiano que explotó en el puerto de Los Ángeles el viernes 17 de diciembre de 1976 a las 7:33 pm.
- Los vertidos del *Oswego Peace* y del *Argo Merchant*, ambos buques de pabellón liberiano, en 1976.
- El hundimiento del *Amoco Cádiz* de bandera liberiana y propiedad de una empresa estadounidense, en 1978.
- La colisión y vertido del *Atlantic Express* con pabellón liberiano, en 1979.
- El hundimiento del *Cason*, el carguero de pabellón panameño y propiedad de una sociedad de Hong Kong que embarrancó y se incendió frente a la Costa da Morte en 1987.
- El hundimiento de *Amoco Milford Haven*, un petrolero de pabellón liberiano que

²⁶⁸ . Este accidente es considerado como la primera gran catástrofe de la historia de las mareas negras. El naufragio ocurrió en Inglaterra y los daños ambientales ascendieron a una negra, espesa, y letal sustancia que destruyó todo a su paso, por ejemplo, la vida de más de 200.000 aves y una industria de pesca completamente arruinada por meses. QUINTANA, Cesar Rodríguez. *La contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque: accidentes, legislación preventiva e indemnización a las víctimas de mareas negras*. 2008. Tesis Doctoral. Universidad de La Laguna. Disponible en: <https://www.educacion.gob.es/teseo/imprimirFicheroTesis.do?idFichero=tpcO1DDDPE0%3D>

en 1991 naufragó frente a las costas bretañas²⁶⁹.

- El naufragio en 1993, del petrolero *Braer* de pabellón liberiano.²⁷⁰
- El vertido de petróleo causado por *Sea Empress*, petrolero de pabellón liberiano, que en 1996 derramó poco más de 73,000 toneladas de crudo en las costas del suroeste de Gales.²⁷¹
- El encalló frente a las costas uruguayas (a las afueras del Río de la Plata), realizado por el petrolero panameño "*San Jorge*", en 1997.
- El hundimiento de *Erika*, un petrolero de pabellón maltés, en 1999, frente Penmarc'h (Finistère, Francia). El momento de su naufragio el petrolero se encontraba cargando 32.000 tn. de fuel pesado nº6, de los cuales se calcula que al menos 10,000 tn. de petróleo se vertieron al momento, causando una contaminación ambiental de al menos 400 km. de costa. Aunque se sabe que la temporalidad contribuyó al naufragio, también se pudo demostrar que las condiciones estructurales del casco fueron las causantes directas. Este naufragio fue discutido por la Comisión Europea culminando en una serie de medidas (conocidas como Erika I y Erika II) con la intención de evitar que dichos actos se repitieran.²⁷²
- En el 2000, el petrolero de bandera panameña "*Natuna Sea*" virtió 7,000 toneladas de crudo de las 70,170 toneladas que transportaba frente al estrecho de Singapur, tras abordar un arrecife²⁷³.
- Posterior al *Prestige*, en 2003, el petrolero monocasco "*Tasman Spirit*" de pabellón griego, encalló a la entrada del puerto de Karachi. Este hecho provocó que se

²⁶⁹ LEY, RJ y Kelly, C. (2004). *El impacto del derrame de petróleo "Sea Empress"*; en *Recursos vivos acuáticos*, 17 (3), 389-394.

²⁷⁰ OSUNA Ruiz, V. M. (2018). "Derecho internacional y derecho marítimo: una aproximación jurídica a la cuestión de la contaminación marina por hidrocarburos". [Trabajo de fin curso]; Universidad de Navarra, España; p. 19-21. Disponible en:

<https://academicae.unavarra.es/bitstream/handle/2454/27445/79070TFGosuna.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

²⁷¹HARRIS, C. (1997). El incidente de Sea Empress: descripción general y respuesta en el mar. En *Conferencia Internacional de Derrames de Petróleo* (Vol. 1997, No. 1, pp. 177-184). Instituto Americano de Petróleo.

²⁷² DÍAZ, M. E. L. J. (2003). ROBERT, Sabrina; "*L'Érika: responsabilités pour un désastre écologique*", en *Anuario Español de Derecho Internacional*, v. 19, p. 716-719.

²⁷³S/A (2021); "Historia del transporte de crudo por mar". Disponible en: https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm

vertieran 28,000 de las 67,534 toneladas que se transportaban.²⁷⁴

- En el 2004, el petrolero monocasco de bandera chipriota "Athos 1", vertió en un naufragio al menos 1,800 de toneladas de petróleo al río Delaware, Filadelfia.
- En el 2006, el carguero abanderado por Panamá, "Ocean Seraya", encalló en los bajos Oyster Rock (Isla de Devgad, Karwar, India). Entre sus consecuencias destacan el vertido de al menos 640 toneladas de fuel y 40 de gasoil para consumo propio que transportaba.²⁷⁵
- En el 2011, el portacontenedores "Rena" de bandera de Liberia y armadora griega encalló en los arrecifes de Astrolabe (Nueva Zelanda) a 14 millas de Tauranga, con unas 1,900 toneladas de fuel, aceite y gasoil. De su contenido, se estima que al menos 700 toneladas se vertieron, causando la muerte de aves, pingüinos y muchas otras especies marinas.

Como previamente se mencionó, estos no son los únicos casos de vertido de hidrocarburo en el medio marítimo, pero sí los más relevantes ocasionados por pabellones de conveniencia. Ciertamente portar un pabellón de conveniencia no condiciona causar incidentes que afecten el medio marino. Sin embargo, por su propia naturaleza, los pabellones de conveniencia se caracterizan por poseer del Estado rector una falta de capacidad, administración o voluntad de imponer el cumplimiento de su normativa frente a los navieros.²⁷⁶ A grandes rasgos se puede observar que los armadores han intentado evitar las legislaciones más estrictas, acudiendo a los estados que ofrecen ventajas fiscales o un menor rigor en el control de las reglas y estándares internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación que ha dado lugar a la aparición de las denominadas pabellones de conveniencia. Tristemente los pabellones de conveniencia han servido de refugio para toda la flota de petroleros envejecidos y buques subestándar, esto es, aquellos que, por sus deficiencias de construcción, estado de conservación, dotación o equipo de tripulación no cumplen las

²⁷⁴ JANJUA, Naveed Zafar, et al. (2006); "Efectos agudos en la salud del derrame de petróleo Tasman Spirit en los residentes de Karachi, Pakistán", en *Salud pública de BMC*, vol. 6, nº 1, pág. 1-11.

²⁷⁵ SIVADAS, S.; GREGORIO, A.; INGOLE, B.; (2008) "¿Qué tan vulnerable es la costa india a los derrames de petróleo? Impacto del derrame de petróleo de MV Ocean Seraya"; en *Ciencia actual*, pág. 504-512.

²⁷⁶ MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). *La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia* (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; p. 367.

normas internacionales sobre seguridad marítima.²⁷⁷

Los daños ocasionados por el *Prestige* y la marea negra que dejó a su paso trajeron repercusiones ambientales y socioeconómicas²⁷⁸ que se dejarán sentir durante varias décadas. Sin embargo, muy pocos efectos jurídicos para impedir que un caso como el *Prestige* se repitiera. En realidad, las iniciativas internacionales para elaborar un marco jurídico adecuado de protección del medio marino se han vuelto poco eficientes porque además de no ser vinculante a todos los Estados, las organizaciones internacionales (la OMI, la FAO, y la OIT, etc.) carecen de poderes ejecutivos y judiciales capaces de garantizar la aplicación de la normativa o emitir una sentencia efectiva. En sintonía a este panorama, los instrumentos jurídicos que se tienen en la materia han tenido un carácter reactivo, esto es, siempre después de un accidente o episodio grave de contaminación acortando generalmente los problemas de una forma parcial, incompleta y la mayoría de las veces, ineficaz. De esta forma, aunque existe un abanico de instrumentos jurídicos en la materia, no se ha podido garantizar la seguridad marítima, porque no se ha atacado el problema de fondo, hacer frente a los Estados rectores y a los armadores que permiten que buques con las condiciones del *Prestige* naveguen, hacer frente a los pabellones de conveniencia.

4.2. Implicaciones y consecuencias económicas y laborales por el uso de pabellones de conveniencia. Caso: Pesca ilegal y condiciones laborales sus pescadores.

Durante el contexto de la pandemia derivada por la propagación del coronavirus, la pesca ilegal, lejos de detenerse, ha incrementado drásticamente su actividad en zonas costeras y en aguas internacionales. La crisis sanitaria obligó a que gran parte de los Estados enfocara su atención, financiamiento y recursos humanos en combatir la emergencia, lo

²⁷⁷ QUINTANA, C. R. (2008). *La contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque: accidentes, legislación preventiva e indemnización a las víctimas de mareas negras* (Tesis Doctoral), Universidad de La Laguna, España, p. 297-298.

²⁷⁸ Los daños socioeconómicos y efectos causados a España no es objeto de esta investigación, sin embargo, para ilustrar al lector de los efectos del *Prestige* en este rubro, es preciso mencionar que el para el 2001, España poseía 7.881 kilómetros de costa, los cuales aportaban cerca de un 15% al PIB tan sólo por turismo y pesca. Tras los efectos del petrolero, se paralizó la principal fuente de ingresos de por lo menos 7.000 familias gallegas y la actividad de más de 2.500 barcos. Se puede profundizar la información en: GONZÁLEZ, María Carmen (2002); "Golpe mortal a 7.000 familias" en *La voz de Galicia: Ola negra del Prestige, Galicia, España*, pág. 65-70. Disponible en: www.ceida.org/prestige/Documentacion/olanegra.pdf.

que trajo consigo el descuido de otros sectores relevantes como el relativo a la vigilancia, monitoreo y control en zonas protegidas contra la pesca ilegal.

Según Alejandro Flores Nava, oficial principal de Pesca y Acuicultura en la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), las labores de vigilancia fueron detenidas o vieron reducida su frecuencia en América Latina. De acuerdo con datos de la FAO, antes de la pandemia ya se encontraban áreas marítimas sobreexplotadas en un 35% y en plena explotación en 59%, mientras que las zonas utilizadas para pesca en márgenes de sostenibilidad ecológica fueron reducidas a un 7%.²⁷⁹

Durante los meses pasados, miembros de las fuerzas marítimas de Argentina han protagonizado diversas persecuciones en la Alta Mar en contra de barcos pesqueros que operan en la ilegalidad al interior del territorio marítimo de su país y dentro de las aguas internacionales. Durante estos operativos han logrado la detención de dos embarcaciones: una china y otra portuguesa. Desde hace décadas, el mar argentino es víctima de la pesca ilegal a manos de barcos extranjeros que buscan capturar a calamares gigantes de la especie *Illex argentinus*.

Las autoridades argentinas reportan embarcaciones que operan sin límites justo del otro lado de la línea imaginaria que divide el mar de Argentina con las aguas internacionales. Hasta el momento se desconoce con precisión todas las actividades que llevan a cabo, ya que se mantienen a flote durante más de un año sin ir a ningún puerto, sin embargo, se reportan visitas de barcos más pequeños.²⁸⁰

El pasado 4 de mayo, la Prefectura Naval de Argentina detuvo al barco pesquero chino Hong Pu 16 mientras pescaba ilegalmente en aguas de la zona económica exclusiva del país sudamericano. Según la prensa local, el operativo se habría iniciado a las dos de la mañana con una persecución que incluyó disparos intimidatorios al aire para detener la embarcación que intentaba darse a la fuga hacia aguas internacionales.

²⁷⁹ CÓRDOBA Rojas Daniel (8 de junio de 2021); "Pesca ilegal se incrementó durante la pandemia en Latinoamérica"; en Ojo al Clima. Disponible en: <https://ojoalclima.com/pesca-ilegal-se-incremento-durante-la-pandemia-en-latinoamerica/>

²⁸⁰ CARRERE Michelle (11 de mayo de 2020); "Barco chino que pescaba ilegalmente en Argentina tendría un 'barco gemelo' para cometer ilegalidades"; en Mongabay: La ruta de flota china en Latinoamérica. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2020/05/oceanos-pesca-ilegal-en-argentina/>

El barco, que según la Organización Marítima Internacional pertenece a la empresa China *Zhoushan Hongpu Ocean Fishery*, fue capturado y trasladado al puerto de Bahía Blanca, en Argentina, luego de seis meses y 29 días de navegación.

Un informe elaborado por la organización *Oceanosanos* sobre irregularidades en la identificación de embarcaciones en el puerto de Montevideo señala, además, que numerosos barcos manipulan su identidad transmitida a través del sistema satelital. El *Sistema de Identificación Automática (AIS)* es un sistema satelital que transmite la posición de un barco para que otros barcos estén al tanto de la misma. El AIS fue creado con el fin de mejorar la seguridad de la navegación en el mar, garantizar el control del tráfico y lograr la rápida localización ante posibles incidentes. El sistema AIS es obligatorio por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional, para todas las embarcaciones de arqueo bruto mayor a 300 toneladas. De acuerdo con *Océanosanos*, el 1 % del total de naves transmite una identidad falsa, el 19 % apaga su sistema para encubrir ilícitos y el 44 % de las embarcaciones chinas manipula la posición GPS que transmite el sistema satelital.²⁸¹

La adulteración de la información del AIS es un mecanismo que utilizan las embarcaciones involucradas en actividades ilícitas como el narcotráfico, tráfico de armas, trata de personas, contrabando, la pesca ilegal o una combinación de éstas. Hablando particularmente de la pesca, ocultar o falsear la información AIS tiene como principal objetivo no declarar las capturas, falsificar la procedencia y/o las especies capturadas, operar ilegalmente en la ZEE de otros países controlada por una OROP (Organización Regional de Ordenación Pesquera), realizar pesca furtiva dentro de Áreas Marinas Protegidas, pescar fuera de temporada o realizar transbordos en la Alta Mar.²⁸²

Esta región del Atlántico Sur es de las pocas en el mundo que no está regida por ninguna OROP, organismos intergubernamentales que establecen medidas de conservación y administración de ciertas pesquerías en la Alta Mar. Según Schwartzman, “esta es una

²⁸¹ Oceanosanos Healthyoceans (2018). "*Pesca Ilegal, no declarada y no reglamentada en el Atlántico Sur*"; (Informe 2018), p. 3 Disponible en: oceanosanos.org/wp-content/uploads/2018/11/OS-Informe-0001-A.pdf

²⁸² *Ibidem*; p. 2-4.

de las razones por las que esta región es una de las tres o cuatro en el mundo de mayor pesca ilegal del planeta y con mayor concentración de barcos que operan de manera no regulada". En opinión del experto, la forma de resolver el problema no es una sola, sino que está conformada por una serie de acciones que deben ser tomadas de manera conjunta y simultánea. "Es importante el patrullaje, hace falta el trabajo diplomático y el interés de los organismos internacionales", precisa²⁸³.

El compromiso de los organismos internacionales y de todas las partes involucradas permitiría crear mecanismos eficientes que complementen el marco legal actual de diferentes áreas marinas que hasta el día de hoy no se encuentran protegidas. De acuerdo con un informe que *Greenpeace* emitió hace unas semanas, actualmente menos del 3 % de las aguas internacionales están protegidas y de acuerdo con las recomendaciones científicas este porcentaje debería elevarse al menos hasta el 30%.²⁸⁴ Por su parte, el Programa Mundial para el Medio Ambiente de las Naciones Unidas (PNUMA) y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) en su informe del 2020 indican que realmente la cifra es mucho más alarmante, las aguas internacionales significan la mayor parte del océano, un 64% del total, del cual sólo el 1% se encuentra protegido.²⁸⁵

Ante esta preocupación, diversos expertos en el tema (representantes de gobiernos, armadas navales, organismos internacionales, organismos no gubernamentales y sociedad civil)²⁸⁶ han insistido por crear un nuevo tratado que complementen, refuerce y adapte a la CONVEMAR a las necesidades siglo XXI. Después de más de una década de negociaciones en las Naciones Unidas, en septiembre de 2018, en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York, se iniciaron negociaciones formales en las Naciones

²⁸³CARRERE Michelle (11 de mayo de 2020); "*Barco chino que pescaba ilegalmente en Argentina tendría un 'barco gemelo' para cometer ilegalidades*"; en *Mongabay: La ruta de flota china en Latinoamérica*. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2020/05/oceanos-pesca-ilegal-en-argentina/>

²⁸⁴ Greenpeace México (11 de febrero de 2022); "El tiempo para salvar nuestros océanos se acaba"; Greenpeace. Disponible en: <https://www.greenpeace.org/mexico/noticia/50374/el-tiempo-para-salvar-nuestros-oceanos-se-acaba/#:~:text=Actualmente%20menos%20del%203%20%25%20de,al%20menos%20hasta%20el%2030%25.>

²⁸⁵ Programa Mundial para el Medio Ambiente de las Naciones Unidas (PNUMA) (2020); "Protected Planet Report 2020". Disponible en: <https://liverreport.protectedplanet.net>

²⁸⁶ Dentro de la participación para promover la cooperación internacional para fortalecer la gobernanza de la Alta Mar se encuentran al menos 27 organizaciones no gubernamentales y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).

Unidas para elaborar el *Tratado sobre conservación y uso sostenible de la biodiversidad en la Alta Mar*.

El objetivo de este tratado —que debía firmarse en el 2020 pero que ha sido paralizado por la crisis del COVID-19— es crear un marco jurídico para la conservación y uso sostenible de la biodiversidad marina de los océanos en la Alta Mar, es decir, en áreas fuera de las jurisdicciones nacionales. Hoy en día la CONVEMAR se encuentra rebasada en materia de gobernanza global de los océanos. Pese a que a este instrumento jurídico se le considera como la “constitución de los océanos”, carece de algunos requisitos específicos necesarios para garantizar el cumplimiento efectivo de obligaciones generales que permitan proteger el entorno y los recursos vivos marinos que se encuentren en espacios como la Alta Mar. Por ello, la creación de un nuevo instrumento jurídico internacional en la materia como lo es este tratado ayudaría a cubrir las deficiencias existentes y las amenazas del siglo XXI:

“La alta mar se enfrenta a amenazas crecientes de múltiples fuentes, entre ellas la contaminación provocada por las sustancias químicas, el ruido y los plásticos, la sobrepesca, las prácticas pesqueras destructivas, y una variedad de usos nuevos y emergentes, todo ello agravado por los crecientes efectos del cambio climático y la acidificación del océano. [...] Como patrimonio mundial, solo un tratado global negociado bajo el auspicio de las Naciones Unidas (la CONVEMAR de 1982) puede abordar el obsoleto y muy fragmentado marco institucional y jurídico que se aplica deficientemente y que en la actualidad no protege de manera adecuada la alta mar de las múltiples amenazas que enfrenta en el siglo XXI.”²⁸⁷

Otro experto en la materia, Alex Muñoz, director de *National Geographic Pristine Seas para Latinoamérica*, se ha pronunciado a favor de este tratado y a la necesidad de implementarlo lo antes posible: “se requiere de normas más complejas y estrictas puesto que los océanos están pasando por una grave sobreexplotación y alta mar es uno de los grandes territorios que está todavía sin límites para extraer todo lo que ahí se encuentra”.²⁸⁸

²⁸⁷ High Seas Alliance (2018); “Protección a la mitad del planeta: un nuevo tratado sobre la biodiversidad en Alta mar en 2020”. Disponible en: https://www.highseasalliance.org/wp-content/uploads/2020/01/HSA_LBTreaty_Esp_Oct19_web-1.pdf

²⁸⁸ CARRERE Michelle (12 de septiembre de 2018); “Tratado para proteger los océanos: encuentro histórico por el futuro de la humanidad”; en *Mongabay*. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2018/09/oceanos-tratado-glogal-para-la-proteccion-de-alta-mar/>

Como es bien sabido, los océanos y los mares cubren más del 70% de la superficie de nuestro planeta, aportan la mitad del oxígeno del mundo, retienen carbono, y albergan el 80% de la vida de la Tierra.²⁸⁹ Pese a todo ello, no ha existido un interés generalizado por proteger a los espacios marinos de forma eficiente. Problemas como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) continúan siendo uno de los más grandes y graves que se enfrentan de forma mundial. El concepto de pesca INDNR es bien conocido en Derecho del mar, este fue acuñado por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) en 1997. Según la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) los mares y océanos tienen el potencial de satisfacer las necesidades alimentarias de los casi 10 000 millones de personas, lo que significa una fuente de ingresos para unos 820 millones de personas en todo el mundo, mediante su recolección, procesamiento, comercialización y distribución.²⁹⁰

Sin embargo, la relevancia pesca internacional se mermada por la pesca INDNR. Este es un término amplio que engloba una gran variedad de actividades pesqueras. La pesca INDNR existe en todos los tipos y dimensiones de la pesca, ocurre tanto en la Alta Mar como en zonas bajo jurisdicción nacional, afecta a todos los aspectos y etapas de la captura y utilización del pescado y, en ocasiones, puede estar asociada con la delincuencia organizada. La pesca INDNR, en concordancia con la FAO, se desglosa de la siguiente forma:

- Pesca ilegal:
 - Realizada por buques nacionales o extranjeros en aguas bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso de éste o contraviniendo su legislación;
 - realizada por buques que enarbolan el pabellón de Estados que son partes de una organización regional de ordenación pesquera competente, pero faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación

²⁸⁹ FAO (2020); "LA FAO Y EL ODS 14 Océanos sanos para la seguridad alimentaria, la nutrición y la resiliencia de las comunidades"; (Informe 2020); p. 6. Disponible en: (<https://www.fao.org/3/i7298s/i7298s.pdf>)

²⁹⁰ FAO (s/f); "El papel de la FAO en la pesca". Disponible en: <https://www.fao.org/fisheries/es/>

adoptadas por dicha organización y en virtud de las cuales están obligados los Estados, o las disposiciones pertinentes del derecho internacional aplicable; o

- en violación de las leyes nacionales u obligaciones internacionales, inclusive las contraídas por los Estados cooperantes con respecto a una organización regional de ordenación pesquera competente.

- Pesca no declarada:

- que no ha sido declarada, o ha sido declarada de modo inexacto, a la autoridad nacional competente, en contravención de la legislación nacional;
- llevada a cabo en la zona de competencia de una organización regional de ordenación pesquera competente, que no ha sido declarada o ha sido declarada de modo inexacto, en contravención de los procedimientos de declaración de dicha organización.

- Pesca no reglamentada:

- realizada en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera competente por buques sin nacionalidad, o que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de esa organización, por un pabellón de conveniencia, o por una entidad pesquera, de una manera que no está en consonancia con las medidas de conservación y ordenación de dicha organización, o que las contraviene; o
- realizada en zonas o en relación con poblaciones de peces respecto de las cuales no existen medidas aplicables de conservación u ordenación, tales como las aguas internacionales, y en las que estas actividades pesqueras se llevan a cabo de una manera que no está en consonancia con las responsabilidades que incumben al Estado con respecto a la conservación de los recursos marinos vivos en virtud del derecho internacional.²⁹¹

²⁹¹ FAO (s/f). "¿Qué es la pesca INDNR?". Disponible en: <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/es/>

Una de las razones por la que se explica la desmedida práctica de la pesca INDNR es por la enorme demanda mundial de este producto. Traducido en cifras, de acuerdo con estudios recientes de diversos organismos internacionales, se estiman que el valor de las capturas de la pesca INDNR en todo el mundo se encuentra entre los 4 mil millones y los 9 mil millones de dólares. En tanto que por lo menos, una tercera parte de esta provienen de la Alta Mar. Las pérdidas de la pesca INDNR son soportadas, en particular, por los países en desarrollo, proporcionando más del 50 por ciento de todos los productos pesqueros comercializados internacionalmente. Las pérdidas en el mar abierto cerca del África Subsahariana ascienden a mil millones de dólares al año, lo que equivale aproximadamente a una cuarta parte del total anual de exportaciones pesqueras de África. La pesca INDNR impone costos económicos significativos a algunos de los países más pobres del mundo, donde la dependencia de la pesca para fines de alimentación, medios de vida e ingresos es alta. La pesca INDNR no respeta las fronteras nacionales ni los intentos internacionales de ordenamiento de los recursos de la Alta Mar. Este tipo de pesca prospera donde predominan débiles acuerdos gubernamentales y es fomentada aún más por el fracaso de los países en cumplir con sus responsabilidades internacionales. Además, ejerce una presión insostenible sobre las poblaciones pesqueras, la vida silvestre marina y los hábitats, subvierte los estándares laborales y distorsiona los mercados.²⁹²

Sin embargo, esto no ha sido suficiente para generar un interés por la población mundial sobre lo que ocurre en el mar. La pesca INDNR y las condiciones generales en las que se desarrollan los trabajadores del sector pesquero no es un tema nuevo para los estudiosos en la materia. La ITF (Federación Internacional de los trabajadores el Transporte) constantemente ha señalado que la pesca, y en general las profesiones marítimas, son grandes desconocidas para la sociedad, se habla de ellas cuando hay naufragios y tragedias, pero se desconoce el trabajo que realizan los hombres y mujeres de la mar. Siendo una industria global, es permeable a una gran precariedad laboral, la contratación de tripulantes de países terceros, la utilización de pabellones de conveniencia y la falta de un control efectivo, ha dado lugar a situaciones de abandono

²⁹² GRUPO DE ACCIÓN DE ALTA MAR (2006). “*Cerrando la Red: Deteniendo la pesca ilegal en alta mar*”; en Informe de Gobiernos de Australia, Canadá, Chile, Namibia, Nueva Zelanda, y Reino Unido, WWF, UICN, y Earth Institute de la Universidad de Columbia. Disponible: https://www.subpesca.cl/portal/618/articles-7189_documento.pdf

de tripulantes, de impago de salarios e indemnizaciones y hasta situaciones de trabajo forzoso y esclavitud en el sector:

*“El predominio de los buques BDC (pabellones de conveniencia) significa que numerosas tripulaciones pesqueras están expuestas a malos tratos y a un trato cruel por parte de los empleadores, y carecen de la protección del contrato de empleo más básico. Algunas tripulaciones han sido engañadas quitándoseles el salario, han trabajado durante meses sin recibir un salario o han sido abandonadas en puertos extranjeros por haberse quejado. En los casos más extremos, los tripulantes han sido utilizados para realizar trabajos forzados y han sido encerrados en su alojamiento o encadenados. Esos malos tratos han tenido como consecuencia incluso la muerte de algunos pescadores”.*²⁹³

Este es el ejemplo claro de lo ocurrido en una embarcación llamada *Ping Shin 101* de bandera taiwanesa (considera como bandera de conveniencia y segundo registro de China). Mediante un video que circulaba en internet hasta el 2019, se podía apreciar los hechos del 2012, una matanza sistemática de al menos cuatro hombres en el Océano Índico. En el video se podía oír las risas y ordenes que se asesinar a los hombres; las imágenes permitían observar cómo los hombres estaban indefensos en el mar abierto, aferrados a los escombros flotantes, arrojados por las ondulantes olas del océano, ninguna de las víctimas tenía chalecos salvavidas y aunque se podía apreciar que estos hechos ocurrieron a la luz del sol y con al menos cuatro palangreros atuneros de testigos nadie hizo un movimiento para ayudar.²⁹⁴

En el intento por hacer justicia en este caso, *Trygg Mat Tracking*, una firma de investigación noruega que se enfoca en delitos marítimos, identificó el *Ping Shin 101* al comparar imágenes de video con imágenes en una base de datos marítima. Los antiguos marineros fueron identificados a través de Facebook y otras plataformas de redes sociales donde habían discutido su tiempo a bordo. El proceso de las entrevistas realizadas a estos ex marineros dio como resultado que la revelación del nombre del

²⁹³ ITF (s/f). "Fisheries", en *ITF Seafarers*, p. 1-2. Disponible en: https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/paragraph/issues-attachments/files/A4%20-%20Fisheries_1.pdf

²⁹⁴ URBINA, Ian (13 de octubre de 2020); "Una masacre en el mar, un video granulado y justicia retrasada"; en *The Washington Post*. Disponible en: https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/lawless-ocean-ping-shin-killings/2020/10/12/97296824-f68e-11ea-a275-1a2c2d36e1f1_story.html

capitán y los detalles del incidente. Sin embargo, la complementación de estos detalles no fue gran utilidad porque las autoridades competentes (los funcionarios de la Comisión del Atún del Océano Índico, que autoriza la pesca comercial en la región donde ocurrieron los asesinatos, y el gobierno taiwanés, el rector de la bandera que enarbolaba el *Ping Shin 101*) se negaron a proporcionar información actualizada sobre los implicados en este caso, así como las tripulaciones y los capitanes testigos en la escena. De hecho, estas autoridades argumentaron que no había delito por perseguir porque seguramente se trataba de barcos piratas: *“Es casi imposible vigilar mar abierto y, a veces, la gente toma el asunto en sus propias manos, como fue el caso aquí”*.²⁹⁵

Los intentos por desmenuzar esta historia continúan. A saber, este caso mantiene una investigación abierta sobre sobre estos hechos. Sin embargo, hasta el momento no se han esclarecido los hechos, se desconocen quiénes eran las víctimas y por qué se les disparó. Tampoco se sabe quiénes son responsables de enjuiciarlos y cuál sería la pena por estos delitos. De hecho, ni siquiera se han tipificado como delitos, no existe un interés por parte de las autoridades por desentrañar estos hechos porque simplemente no existe interés por la población en general sobre lo que ocurre en mar abierto.

Este caso, evidencia uno de la enorme lista de asesinatos similares y otros ilícitos ocurridos en aguas internacionales. Enjuiciar un caso en la Alta Mar es sumamente complejo porque la jurisdicción de los actos ocurridos depende del Estado del pabellón y no todos los actos ilícitos se encuentran tipificados como delitos. Además de ello, para determinar el proceso de un caso influyen muchas vertientes de las cuales se pueden deslindar las partes involucrada (los armadores, el capitán, la tripulación, el Estado rector de la bandera, el Estado cercano a los hechos, etc.). En realidad, la complejidad de llevar a un juicio ocurrido en la Alta Mar reside en que las autoridades y la población en general no es consiente que estos hechos no son provenientes del mar, sino de la tierra que es de donde operan; tampoco son conscientes de que en las consecuencias de estos actos afectan a la economía nacional e internacional, afectan a todos. En palabras del historiador de la Academia Naval de EE. UU., *Claude Berube*, el enjuiciamiento de tales delitos es importante, porque lo que ocurre en el mar afecta a todos: *“Si arrojar petróleo intencionalmente, pescar en aguas prohibidas, esclavizar a los marineros o matar frente*

²⁹⁵ Ibidem

a una cámara quedan impunes, los operadores de barcos que están dispuestos a violar la ley obtienen una ventaja competitiva".²⁹⁶

Este es sólo uno de los tantos casos violentos relacionados con la pesca. Las pésimas condiciones laborales de los pesqueros es un tema común para este sector. De acuerdo con la ONU, son aproximadamente 120 millones de personas las que trabajan en el sector pesquero de las cuales, alrededor de 24,000 trabajadores de la industria pesquera mueren anualmente, y muchos más resultan gravemente heridos, incluso de modo permanente por las condiciones que implica su trabajo.

Naciones Unidas es clara en subrayar que, el grueso de los pequeros trabajan bajo condiciones peligrosas, en un promedio de hasta 20 horas al día y aun así su salario no digno para satisfacer las necesidades básicas de sus familias, incluidos alimentos, ropa, vivienda, educación y atención médica. Adicional a esto, los casos de abuso físico y de explotación laboral en el sector pesquero son generalizados. Los trabajadores migrantes en particular suelen ser objeto de trata y se ven obligados a trabajar en barcos de pesca: *"Estos trabajadores permanecen atrapados en el mar durante años, sin paga y sin contacto con sus familias [...] apenas obtienen suficiente comida para comer, el capitán los golpea si piensa que no están trabajando lo suficiente, y en casos extremos, son abandonados en un puerto extranjero o incluso arrojados por la borda"*.²⁹⁷

En realidad, la ONU sólo ha evidenciado una situación que varias organizaciones internacionales han abordado durante décadas. Por ejemplo, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) con frecuencia ha señalado que en realidad las condiciones laborales del sector pesquero corresponden a la trata de personas, en su modalidad de explotación laboral en la industria pesquera. De acuerdo con esta misma organización, el trabajo forzoso se define como *"todo trabajo o servicio exigido a cualquier persona bajo la amenaza de cualquier pena y para el cual dicha persona no se ha ofrecido voluntariamente"*.²⁹⁸

²⁹⁶ Ibidem

²⁹⁷ NACIONES UNIDAS (1 de marzo de 2019); "Bajos salarios y horribles condiciones laborales afectan a millones de pescadores", en Noticias ONU. Disponible en: <https://news.un.org/es/story/2019/03/1452032>

²⁹⁸ Organización Internacional del Trabajo, "Convenio C029–Convenio sobre el trabajo forzoso", (núm. 29). Disponible en: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C029

Según la OIT, la pesca es considerada una de las profesiones más peligrosas por el número de accidentes y muertes causadas al año. Es organización ha realizado una serie de estudios en las que comprueba que el sistema tradicional de remuneración en el sector pesquero es un porcentaje por captura, por lo que, los pescadores se vuelven muchos más competitivos a mejorar la productividad trabajando con la tripulación menos numerosa posible y haciendo turnos muy largos. Las largas jornadas conllevan fatiga, que es un problema crónico en muchas partes del sector. Además de ello, la mayoría de los pescadores, trabajan en mares lejanos a su país de origen, lo que dificulta que estos puedan regresar a sus domicilios o ser atendidos por un servicio médico óptimo en caso de requerirlo, disminuyendo así las posibilidades de vida.²⁹⁹ En concordancia con OIT, hay un punto en el que convergen la mayoría de los buques que ofrecen estas condiciones laborales esta es la utilización de pabellones de conveniencia: *"[...] entre las embarcaciones con peores condiciones laborales puede existir una modesta tendencia a matricular buques bajo pabellones de conveniencia, algunos de los cuales han tenido históricamente elevadas tasas [...] de siniestralidad referidas a buques mercantes. Esto puede ser debido en parte para evitar la normativa sobre seguridad y de otro tipo".*³⁰⁰

La explotación laboral en el sector pesquero no excluye a los niños ni a las mujeres, por lo que, la OIT se ha visto obligada a crear instrumentos jurídicos que regulen y hagan frente a la explotación laboral en este sector, entre ellos, destacan los siguientes:

- C188 - Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). (Instrumento actualizado y vigente).
 - R199 - Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199)
- C126 - Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) (Instrumento pendiente de revisión).
- C113 - Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113). (Instrumento pendiente de revisión).
- C114 - Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm.

²⁹⁹ Organización Internacional del Trabajo. (2017). *"Estimaciones globales de la esclavitud moderna: trabajo y matrimonio forzados"*; Informe de la Organización Internacional del Trabajo, Walk Free Foundation y la Organización Internacional para las Migraciones.

³⁰⁰ Organización Internacional del Trabajo (s/f); *"La pesca es una de las profesiones más peligrosas, dice la OIT"*. Disponible en: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_071324/lang-en/index.htm

114). (Instrumento pendiente de revisión).

- C125 - Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125). (Instrumento pendiente de revisión).
- R126 - Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126). (Instrumento que ha sido superado).
- C112 - Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112) (Derogado)
- R007 - Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7) (Reemplazado y actualizado).
- R196 - Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196) (Instrumento actualizado y vigente).

Ciertamente, estos instrumentos jurídicos han causado mejores condiciones en el sector pesquero, tales como: elevar a 16 años la edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero, fijar en dos años el período máximo de validez de un certificado médico, exigir la adopción de legislación sobre la dotación mínima de la tripulación, definir los períodos mínimos de descanso (diario y semanal) para los buques que permanezcan más de tres días en el mar; establecer el derecho de repatriación de los pescadores a expensas del propietario del buque pesquero e incorporar disposiciones sobre el control por parte del Estado rector del puerto sobre la base de las normas aplicables en el sector marítimo.

Sin embargo, tal como sucede con la contaminación marina causada por el vertido de hidrocarburo, la creación de estos convenios desde las organizaciones no obliga a las de forma universal a que se cumpla lo establecido porque sólo es vinculante para las partes y porque las organizaciones no poseen un poder ejecutivo y judicial para garantizar su cumplimiento.

Desde la sociedad civil también se ha intentado exponer las condiciones de los trabajadores del sector pesquero. Algunas organizaciones como Global Fishing

Watch,³⁰¹ Oceana³⁰², Greenpeace³⁰³ en conjunto con expertos como Ian Urbina coinciden en que la forma para contratar mano de obra barata en la pesca consiste en un esquema bastante habitual: los intermediarios reclutan a hombres de pueblecitos de Indonesia, Filipinas, Myanmar, Taiwán, Laos o Camboya para trabajar en barcos que no están legalmente bien registrados. Tienen que pagar una comisión al contratista y entregar el pasaporte, con lo que quedan indefensos. Una vez estando a bordo, los patronos los presionan para que sigan a bordo aprovechándose de las deudas que tienen con la agencia de intermediación que los contrató. Y todo por un sueldo de miseria, que muchas veces ni se lo pagan entero. En general se hablan diversos idiomas entre la tripulación, por lo que, usualmente existe un intermediario, el conrmaestre, que suele provenir del mismo país que los trabajadores. Ese tipo aterra a la tripulación. Informa de todo a los oficiales y les es absolutamente leal. Mantiene controlada a la tripulación.

De acuerdo con el estudio realizado por estas organizaciones de forma satelital e infiltrados de por medio, han demostrado que las condiciones entre las que encuentra laborando los pescadores se incluyen violación total a sus derechos humanos, sustracción de su libertad y castigos corporales y los golpes como norma: “*vimos el ejemplo perfecto de estos abusos: un hombre llevaba una cadena alrededor del cuello. Había saltado por la borda para intentar huir, pero lo habían cogido, así que lo encadenaban cuando no trabajaba. El hombre había pasado tres años encadenado en el mar*”.³⁰⁴

Algunos autores como Daniel Pauly, describen a esta situación como “la esclavitud moderna del siglo XXI”. El Dr. Pauly, destacado investigador y uno de los fundadores de la iniciativa *Sea Around Us* en la Universidad de Columbia Británica, publicó un artículo en el 2016, titulado *Modern Slavery Promotes Overfishing* (La esclavitud moderna

³⁰¹ KROODSMA, DA, Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, NA, Boerder, K., Ferretti, F., ... & Worm, B. (2018). Seguimiento de la huella mundial de la pesca. *Ciencia*, 359 (6378), p. 904-908.

³⁰² MCDONALD, GG, Costello, C., Bone, J., Cabral, RB, Farabee, V., Hochberg, T., ... & Zahn, O. (2021). Los satélites pueden revelar el alcance global del trabajo forzoso en la flota pesquera mundial. *Procedimientos de la Academia Nacional de Ciencias*, 118 (3). Disponible en: <https://usa.oceana.org/publications/reports/illegal-fishing-and-human-rights-abuses-sea>.

³⁰³ Greenpeace, (2018); “Misery at sea: human suffering in Taiwan’s distant water fishing fletes” (*Miseria en el mar: sufrimiento humano en las flotas pesqueras de aguas distantes de Taiwán*), Greenpeace. <https://drive.google.com/file/d/1t34Yxi0dIXAFsdu-41Vk6PcbiyGVpHbA/view>

³⁰⁴ URBINA, Ian (21 de junio de 2015); ‘Esclavos del mar’: La miseria humana que alimenta a las mascotas y al ganado, en *NY Times*. Disponible en: <https://www.nytimes.com/2015/07/27/world/outlaw-ocean-thailand-fishing-sea-slaves-pets.html> .

promueve la pesca excesiva). A lo largo de su documento, el investigador plantea que las capturas de pescado reportadas a la FAO entre 1950 y 2010 no incluyeron las cifras por pesca ilegal, métodos artesanales y descartes en la Alta Mar, una situación frecuente que ocurre y la única forma de explicar la relación entre producción y demanda de la pesca. Tras estudios realizados por el Dr. Pauly, este concluye lo siguiente: *“Los barcos pesqueros son los que alimentan los mercados en diferentes países del mundo. Pero ellos no traen su mercancía a los puertos. Están permanentemente en el mar abierto, durante años. Los grandes buques, que recogen las capturas, les proveen de carburante y alimentos para los marineros. Es por eso que pueden permanecer durante años sin regresar a puerto. Por ende, los marineros tampoco regresan a sus casas. Esta es la esclavitud moderna. Es por eso que es fácil tener un equipo de marineros en esclavitud.”*³⁰⁵

Pese a que el Derecho Internacional menciona que el transbordo en la Alta Mar no está permitido. El transbordo en la Alta Mar se realiza transfiriendo mercancías como carga, personal y equipo de un barco a otro. Es una práctica común en las pesquerías mundiales y generalmente se lleva a cabo entre embarcaciones pesqueras más pequeñas y grandes embarcaciones de transporte refrigerado especializadas, también conocidas como "contenedores frigoríficos" que cargan, capturan y entregan suministros si es necesario. De acuerdo con un reporte de Greenpeace: *los trasbordos tienen lugar en ausencia de un marco estricto de regulación, como sucede en Alta Mar y en zonas donde la vigilancia es casi inexistente*³⁰⁶. Evidentemente, el desempeño económico y logístico de las grandes empresas transnacionales y el uso de pabellones de conveniencia hace esto viable la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), el agotamiento de la vida marina a través de la sobrepesca, el trabajo forzoso, los abusos contra los derechos humanos, la trata de personas y así como los demás ilícitos ocurridos en aguas internacionales.

Relacionando el uso de pabellones de conveniencia y la pesca, Matthew Gianni y Walt Simpson, precisan que, aunque sólo cueste unos pocos cientos de euros comprar una

³⁰⁵ TICKLER, D., Meeuwig, J., Bryant, K., David, F., Forrest JAH, Gordon, E., Joudo Larsen, J., Oh, B., Pauly, D., Sumaila, RU, Zeller, D. (2018). *“La esclavitud moderna y la carrera por pescar”*; en *Comunicaciones de la naturaleza*. Disponible en: <https://www.nature.com/articles/s41467-018-07118-9>

³⁰⁶ GREENÉACE (2006); "Testigos del saqueo de 2006". Disponible en: archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/oceanos/testigos-del-saqueo-2006.pdf

bandera de conveniencia, el negocio de la pesca ilegal desarrollado en la Alta Mar mueve unos 1,000 millones de euros anualmente, esto es al menos el 15% de la flota mundial.³⁰⁷

En general, todos los autores coinciden que la elección del pabellón del barco está profundamente vinculado con los abusos laborales que ocurren dentro de la embarcación porque, aunque en teoría el país bajo cuya bandera navega es responsable del barco, en la práctica ese país no hace nada cuando se producen irregularidades, al contrario, los pabellones de conveniencia otorgan ventajas competitivas sobre el resto de los pabellones: anonimato y amparo jurídico a los armadores, mano de obra barata, ventajas sindicales, salariales, fiscales y evadir controles sanitarios y de seguridad de las embarcaciones.

Por desgracia, las denuncias de delitos en el mar son poco usuales porque como ya lo ha problematizado la ITF y lo han retomado los especialistas presentados, muchas de las embarcaciones que se ven envueltas en factores que imposibilitan un acceso a la justicia, tales como: Son enarbolados con pabellones de conveniencia para mantener su anonimato jurídico; muchos barcos carecen del seguro que haría que valga la pena informar; los capitanes se resisten a las investigaciones entrometidas que pueden causar demoras; la mayoría de los países carecen de armadas de aguas azules o guardacostas que patrullen más allá de sus límites territoriales, no tienen la capacidad financiera para patrullar aguas internacionales de jurisdicción incierta, ni mucho interés en hacerlo; y la mayor parte de la superficie marítima, la Alta Mar, carece de un marco regulatorio capaz de hacer frente a los hechos que ahí suceden.

Lamentablemente, las situaciones que ocurren en la Alta Mar y su acceso a la justicia (sin importar si hablemos de contaminación marina por vertido de hidrocarburo, trata y explotación laboral o toda la serie de actos ilícitos que ocurre en este espacio) es similar y se puede concretizar tres elementos que fomentan la repetición de hechos como estos: 1) el lugar de su ubicación, estos hechos ocurren en su mayoría de veces en aguas internacionales; 2) la bandera que enarbolar y la jurisdicción aplicable a la embarcación,

³⁰⁷ GIANNI, M. and Simpson, W. (2005). "*The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*". Australian Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, International Transport Workers' Federation, and WWF International, p. 83. Disponible en: https://wwfes.awsassets.panda.org/downloads/pesca_altamar.pdf?16008/Las-banderas-de-conveniencia-y-la-pesca-ilegal-en-altamar

en el entendido que el grueso de las embarcaciones en las que ocurren estos actos son enarboladas con pabellones de conveniencia y; 3) desinterés por las autoridades y el público para investigar y hacer frente a los hechos violentos que ocurren, en general una apatía sobre los hechos que ocurren en mar abierto.

Ciertamente, referirnos a trabajos forzados en el sector pesquero y a una esclavitud moderna es evidencia una crisis de derechos humanos en la que (en mayor o menor medida) somos responsables todos. La trata de seres humanos y el trabajo forzoso en el sector de la pesca constituyen un problema grave que merece la atención de los gobiernos, la sociedad civil, los investigadores y la industria misma. Concientizarnos de la naturaleza de esta explotación y su impacto tanto en la sociedad como el medio marino es fundamental para presionar a nuestras autoridades a la elaboración programas y políticas que pueden prevenir la trata de pescadores, proteger a los que están siendo explotados y hacer frente a los actos ocurridos en los pabellones de conveniencia.

4.3 Avances y retos del sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia en el marco del Derecho Internacional.

"Es difícil preocuparse por cosas que no sabemos que existen. No solo hay una falta de conocimiento sobre lo que pasa en Alta Mar, también hay una falta de empatía o interés en salvaguardar la vida y los hábitats que esta existen".

- Ian Urbina.

A lo largo de este tema, se ha presentado una realidad que pocos conocemos: Los actos que ocurren en la Alta Mar. Sin duda alguna, el sector marítimo significa para la humanidad actual el medio de transporte del mercado global por excelencia y al dador de recursos tanto alimenticios como energéticos. Sin embargo, en su mayoría, la población no es consciente de las actividades que ocurren *allende* unas cuantas de distancia del mar territorial.

La Alta Mar, es el espacio más grande que guarda nuestro planeta y el cual se encuentra regulado de forma ineficiente, lo cual, conlleva a ser con frecuencia el escenario más

adecuado para la comisión de actos ilícitos sin consecuencia aparente. Por desgracia, su régimen jurídico de *res communis* se ha confundido con el de *res nullis*, ocasionando así, no sólo vacíos legales sino también una ingobernabilidad que impera en las aguas internacionales. Entre los muchos problemas que ocurren en las aguas internacionales, la mayoría de ellos se derivan de dos principales factores: la ausencia de una regulación jurídica eficiente y los pabellones de conveniencia. Ambos están ligados.

Evaluando los pabellones de conveniencia y el sistema internacional podemos observar cómo el fenómeno se encuentra aún lejos de ser superado por un marco jurídico eficiente capaz de hacerle frente. Entre las razones por las que hasta el día de hoy no podemos hablar de una seguridad marítima certera se encuentran las mismas bases del Derecho Internacional que hasta hoy han reconocido a la jurisdicción de los Estados de bandera como el que impera en aplicabilidad. Ante este panorama, los Estados costeros, los principales afectados sobre las consecuencias de la navegación de las embarcaciones que enarbolan pabellones de conveniencia, han intentado contrarrestar sus efectos mediante ampliaciones jurisdiccionales de sus espacios marítimos. Razón por la cual, la principal preocupación reviste en la capacidad de aquellos Estados para controlar efectivamente a los buques que enarbolan su pabellón, garantizar el cumplimiento de sus responsabilidades y fomentar el desarrollo un sistema de control efectivo.

En este orden de ideas, el fenómeno de los pabellones de conveniencia es un problema sistémico porque los Estados que operan como registros de conveniencia constituyen un factor que afecta a la adecuada observación y practica de disposiciones locales e internacionales y desalienta el inicio de acciones judiciales, incluso las referidas a índole penal o disciplinaria que ocurran dentro de la embarcación. Por tanto, el principal reto que enfrente el sistema internacional frente a los pabellones de conveniencia es crear una cooperación internacional con dos objetivos principales: 1) crear un marco regulatorio internacional o complementar el ya existe que responda a las necesidades y nuevas problemáticas que enfrentan los espacios marítimos y 2) crear un sistema internacional que vigile, controle y (en su caso) sancione al Estado rector del pabellón si este no toma una participación real y hace efectivo el cumplimiento de su jurisdicción sobre los buques a los que otorga el pabellón.

Entre los avances por contrarrestar los actos ilícitos que ocurren en la Alta Mar, en

materia comercial y ambiental se han instaurado una serie de instrumentos jurídicos que han tenido la por objetivo la creación de regímenes jurídicos más transparentes y preciso. En otras palabras, es posible que en poco tiempo la comunidad internacional deje de tolerar la competencia desleal en términos de competencia económica –desde el punto de vista comercial– o las consecuencias de un control ineficiente –desde el punto de vista ambiental– y exija la negociación de un acuerdo superador del Convenio de Registro de 1986, razón para la cual será necesario conciliar los distintos enfoques e intereses de las delegaciones negociadoras sin perder de vista el interés de los Estados por resguardar un margen de discrecionalidad interna fundada en la soberanía, aspecto que también puede resultar atendible.

En su intento por contrarrestar los actos que ocurren en los espacios marítimos, organizaciones como la OMI, la OIT, la FAO, UNCTAD y las mismas Naciones Unidas han creado instrumentos para abordar temas específicos, tales como:

- C112 - Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112) (Derogado)
- C113 - Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113). (Instrumento pendiente de revisión).
- C114 - Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). (Instrumento pendiente de revisión).
- C125 - Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125). (Instrumento pendiente de revisión).
- C126 - Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) (Instrumento pendiente de revisión).
- C188 - Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). (Instrumento actualizado y vigente).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS).
- Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL) de 1954.

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).
- Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Caos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (INTERVENCIÓN 69).
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC90) de 1990.
- Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de Hidrocarburos (CRC) de 1969.
- Convenio Internacional sobre las líneas de carga (LOAD LINES) de 1966.
- Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la pesca INDNR de la FAO.
- R007 - Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7) (Reemplazado y actualizado).
- R126 - Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126). (Instrumento que ha sido superado).
- R196 - Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196) (Instrumento actualizado y vigente).
- R199 - Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007.
- Resolución A.441(XI), de 15 de noviembre de 1979, control por parte del Estado de pabellón sobre el propietario de un buque.
- Resolución A.500(XII), de 20 de noviembre de 1981, sobre objetivos de la organización en los años 80, A XIII/Res.500, de 5 de enero de 1982.
- Resolución A.682(17), de cooperación regional en el control de buques y descargas, de 6 de noviembre de 1991, A.17/Res.682, de 21 de noviembre de

1991.

- Resolución A.739(18) de la OMI, y las consecuencias de su incumplimiento, aunque no especifica la responsabilidad de las clasificadoras por actuaciones negligentes
- Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)).
- Resolución A.777(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre métodos y organización de trabajo en comités y sus organismos subsidiarios, A 18/Res.777, de 8 de noviembre de 1993.
- Resolución A.787(19), de 23 de noviembre de 1995, sobre procedimientos de control por el Estado de puerto, A.19/Res.787, de 29 de noviembre de 1995.
- Resolución A.788(19), de 23 de noviembre de 1995, Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones.
- Resolución A.847(20), de 27 de noviembre de 1997, sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados de pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI, A 20/Res.847.
- Resolución A.872(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, para que los propietarios de buques, gente de mar y personas relacionadas con la utilización de los buques puedan adoptar procedimientos para evitar el contrabando de narcóticos, sustancias psicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas, con recomendaciones específicas en función de las regiones
- Resolución A.881(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, A 21/Res.881, de 4 de febrero de

2000.

- Resolución A.900(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre objetivos de la organización a partir del año 2000, A.21/Res.900, de 4 de febrero de 2000.
- Resolución A.912(22), de 29 de noviembre de 2001, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, A 22/Res.912, de 22 de enero de 2002.
- Resolución A.913(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 22/Res.913, 22 de enero de 2002.
- Resolución A.923(22), de 29 de noviembre de 2001, Medidas para prevenir la inscripción de “buques fantasmas”, A 22/Res.923, de 22 de enero de 2001
Resolución A. 924(22), aprobada el 20 de noviembre de 2001, sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, A 22/Res.924, 22 de enero de 2002.
- Resolución A.930(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices sobre la provisión de la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, A.22/Res.93, de 17 de diciembre de 2001.
- Resolución A.946(23), de 27 de noviembre de 2003, sobre el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 23/Res.946, de 25 de febrero de 2004.
- Resolución A.959(23), aprobada el 5 de diciembre de 2003, sobre modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC), A 23/Res.959, 4 de marzo de 2004.
- Resolución A.973(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre el código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, A 24/Res.973, de 19 de diciembre de 2005.

- Resolución A.974(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 24/Res.974, de 21 de diciembre de 2005.
- Resolución A.996(25), de 29 de noviembre de 2007, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2007, A 25/Res.996, de 15 de enero de 2008.
- Resolución A.1019(26), de 2 de diciembre de 2009, enmiendas al código para la implantación de los instrumentos obligatorios de 2007, A 26/Res.1019, de 18 de enero de 2010.
- Resolución A.1022(26), de 2 de diciembre de 2009, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 26/Res.1022, 18 de enero de 2010.
- Resolución A.1052(27), procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011, de 30 de noviembre de 2011, A.27/Res.1052, de 20 de diciembre de 2011.
- Resolución A.1054(27), de 30 de noviembre de 2011, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2011, A 27/Res.1054(27), de 20 de diciembre de 2011.
- Resolución A.1067(28), de 4 de diciembre de 2013, marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 28/Res.1067, de 5 de diciembre de 2013.
- Resolución A.1070(28), de 4 de diciembre de 2013, código para la implantación de los instrumentos de la OMI, A 28/Res.1070(28), de 10 de diciembre de 2013.
- Resolución A.1071(28), de 4 de diciembre de 2013, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 28/Res.1071, 5 de diciembre de 2013.
- Resolución A.1110(30), de 6 de diciembre de 2017, plan estratégico para la

organización del período de seis años de 2018 a 2023, A 30/Res.1110, 8 de diciembre de 2017.

- Resolución A.1118(30), de 6 de diciembre de 2017, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 30/Res.1118, 10 de enero de 2018.
- Resolución A.1119(30), de 6 de diciembre de 2017, sobre procedimientos de control por el Estado rector del puerto de 2017, A 30/Res. 1119, de 20 de diciembre de 2017.
- Resolución A.1142(31), de 4 de diciembre de 2019, Medidas para evitar la matriculación y los registros fraudulentos de buques, A 31/Res.1142, 10 de enero de 2020.
- Resolución MEPC.246(66), de 4 de abril de 2014, enmiendas al anexo del protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques de 1973.
- Resolución MSC.104(73), de 5 de diciembre de 2000, Adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).
- Resolución MSC.167(78), de 20 de mayo de 2004, Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, MSC 78/26/Add.2.
- Resolución MSC.174(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004.
- Resolución MSC.179(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004.
- Resolución MSC.179(79), de 10 de diciembre de 2004, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS).
- Resolución MSC.195(80), de 20 de mayo de 2005, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)).

- Resolución MSC.228(82), de 7 de diciembre de 2006, Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.
- Resolución MSC.273(85), de 4 de diciembre de 2008, adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS))
- Resolución MSC.353(92), de 21 de junio de 2013, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la
- Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)).

En algún momento se relacionaba el fenómeno de los pabellones de conveniencia con la falta de ratificaciones de los principales convenios sobre esta materia por parte de los Estados rectores de pabellones de conveniencia. Sin embargo, en la actualidad podemos negar esa teoría porque los principales Estados de pabellones de conveniencia han ratificado los principales convenios sobre seguridad marítima aprobados por la OMI, la OIT y los demás organismos preocupados en esta materia. En realidad, el problema de los pabellones de conveniencia no radica exclusivamente a la creación de instrumentos jurídicos en la materia sino en aplicación deficiente de la normativa internacional, que muchas veces (aunque de manera mucho menos pronunciada que en otros ámbitos) continúa dependiendo excesivamente del control del Estado de pabellón, y en el amplio margen de discrecionalidad que se deja al naviero, haciendo depender de su voluntad el cumplimiento de los estándares que el Estado de pabellón se ha comprometido a aplicar obligatoriamente, ya que el Estado de pabellón no tiene un control real sobre él.

Para ello, el reto más grande que se tiene de forma internacional es hacer efectivo los instrumentos jurídicos que anteriormente mencionado y los relativos a Derechos Humanos, es decir: el Proyecto de Código de Conducta de las Naciones Unidas para las Empresas Transnacionales de 1983, Convenio de Naciones Unidas sobre las

Condiciones de Inscripción de Buques de 1986, Normas sobre las responsabilidades de las empresas transnacionales y otras empresas comerciales en la esfera de los derechos humanos de 2003, Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social de la Organización Internacional de Trabajo de 1977 (con enmiendas del 2000, 2006 y 2017), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas del 2000, y los Principios rectores de las empresas y los derechos humano del 2011.

El tema de los pabellones por conveniencia, sin duda alguna, es complejo porque nos referimos a la mera comercialización jurisdiccional, donde no se miden ni los riesgos ni a los afectados. El problema central de los pabellones de conveniencia y la incapacidad para garantizar una aplicabilidad de la normativa existente radica en que la población en general tiene un desinterés sobre los actos que ocurren en el mar porque creen que son ajenos a ellos. Por desgracia, existe un desconocimiento que los delitos en el mar no comienzan ni terminan en las aguas marítimas, ya que estas tienen redes terrestres que afectan vidas, economías y el entorno ambiental. De esta forma, el incumplimiento de la ley solo se puede contrarrestar cuando se informa. Los Estados rectores de pabellones, las compañías navieras y pesqueras, las aseguradoras marítimas, las empresas de seguridad privada, los puertos de destino, las organizaciones en todas sus indoles y la sociedad en general debemos involucrarnos más en la materia, porque esto será una pieza indispensable para hacer aproximarnos a una seguridad marítima en la Alta Mar y todos los espacios marítimos.

Ser conscientes de que los hechos ocurridos en el mar (particularmente en los espacios con menos gobernabilidad como las aguas internacionales), es el factor clave para tomar cartas sobre el asunto. Para ello, es importante reconocer que lo que está detrás de los pabellones de conveniencia son las cuestiones de seguridad y salud ocupacional en las personas que se dedican a las actividades el sector marítimo que como hemos insistido nos afectan a todos. En materia de Derechos Humanos, tanto las organizaciones públicas como privadas deben apostar hacia una mejor coordinación entre las autoridades (tanto nacionales como internacionales), las organizaciones internaciones y la sociedad civil para concretar garantías sobre el respeto y la aplicación de los derechos humanos dentro de la embarcación. El mar, las aguas internacionales en particular, necesitan de gobernabilidad, necesitan del interés de toda la humanidad. Hasta que no

se regulen los actos que suceden en el mar y no se haga frente a los pabellones de conveniencia, tal como todos los expertos en la materia apuntan, los operadores de embarcaciones que están dispuestos a violar la ley obtienen una ventaja competitiva.

Reflexiones finales

- La historia sobre la formación del derecho marítimo comienza desde la antigüedad; cuando no se encontraban sus normas unificadas ni eran de carácter consuetudinario, sino que, en general ningún territorio poseía jurisdicción alguna en el mar porque era considerado un "*res communes ómnium*" (cosa común) y al *extra commercium* (cosa fuera del comercio) o *extra patrimonium* (cosa fuera del patrimonio).
- Tanto la *res communis* y la *res nullius*, son figuras provenientes del Derecho Romano, debido a su carácter de bienes comunes y de cosas sin dueño, respectivamente. Empero, la *res communis* o cosa común quedaban incluidos todos aquellos bienes que no pertenecían a nadie porque en realidad pertenecían a todos, por ejemplo, el aire y el agua de los ríos o del mar. La teoría que rige estos bienes consignaba el principio de no apropiabilidad, lo que impedía la constitución de derechos reales sobre ellos, pero también implicaba el principio de la libertad de uso común para todas las personas. Por su parte, la *res nullius* se refería a la cosa sin dueño, rubro que comprendía todos los objetos que no pertenecían a nadie. La diferencia es que este concepto es que sí incluía el principio de apropiabilidad y, así, las cosas sin dueño podían pasar a formar parte de la propiedad de las personas.
- No existe una definición concreta y uniforme sobre las presiones terminológicas del derecho del mar, su concepto es relativo, debido a que, el derecho marítimo no tiene como tal un objeto natural bien delimitado, el mar sigue siendo una expresión muy amplia.
- Tras el debate doctrinario sobre el nombre de la disciplina, la acepción tomada es conceptualizar al Derecho Marítimo como el conjunto de normas y principios que regulan los hechos, sujetos, objetos y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación marítima.
- Las normas del derecho del mar son tradicionalmente consuetudinarias y relativas al ámbito mercantil por ser creadas por navegantes; el derecho del mar comienza a tener un interés por parte de los Estados cuando ve en el mar la posibilidad de ampliar su dominio y expansión territorial.

- La libertad de los mares debe establecer ciertos parámetros, ya que, llevada a la práctica, el principal problema en el uso y la explotación de este espacio es la falta de paridad en el desarrollo tecnológico en las naciones.
- La soberanía marítima tiene origen con la aparición de los Estados-Nación, tras la paz de Westfalia (1648).
- Las ideales de Fernando Vázquez Menchaca y Bartolo de Sassoferrato inspiraron la tesis *De Mare Liberum* de Hugo Grocio, quien formula una serie de argumentos en favor de la libertad marítima, entendida como libertad de navegación, de pesca y de comercio, no sólo para Holanda sino para todas las naciones en general, basando sus argumentos en los principios que componen el derecho natural. Dicha obra, se considera como la primera que establece las bases del Derecho Internacional del Mar, Grocio defiende con certeza que el “*uso del mar y del aire es común a todos*”.
- La libertad de los mares debe establecer ciertos parámetros, ya que, llevada a la práctica, el principal problema en el uso y la explotación de este espacio es la falta de paridad en el desarrollo tecnológico en las naciones.
- La CONVEMAR, recoge y amplía los nuevos desarrollos jurídicos, sociales y tecnológicos registrados en el Derecho del Mar, dicha Convención estableció que el 40 por ciento del Océano y del fondo oceánico adyacente a las costas de los continentes e islas estuviera en manos de Estados ribereños y que 60% restante de esa superficie y del fondo del Océano queda bajo el régimen de libertad de los mares, pero ahora ya no de una forma de libertad absoluta sino con ciertas restricciones. La riqueza del fondo, que supone más del 42 por ciento de la superficie de la Tierra, pasa a ser patrimonio de la Humanidad.
- La CONVEMAR se considera una convención liberal, al retomar el principio de libertad e igual para todos los Estados. El mayor énfasis, se puede observar en la Alta Mar, cuyo espacio queda libre para todos los Estados, sean ribereños o sin litoral.
- Es preciso no confundir libertad con la anarquía, si bien, la Alta Mar es un espacio común de todos, no significa que sea un espacio sin leyes o que algún Estado

pretenda tener soberanía sobre ella, para ello, es necesario que existan ciertas reglas jurídicas aplicables a la Alta Mar.

- En la Alta Mar, como parte de sus derechos, los Estados tienen la libertad de navegación sujeta al principio del Estado del pabellón, es decir, para que un buque pueda salir a navegar en alta mar es necesario que esté vinculado a un Estado.
- La mayor parte de los conflictos relacionados con la soberanía marítima se deben a dos motivos: por un lado, una mala definición de los territorios que componen la interfase tierra-mar y por otro, una redacción ambigua en los documentos internacionales (esencialmente la III Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar).
- La nacionalidad con frecuencia es un punto de conexión importante para el Derecho Internacional. En las personas físicas y morales el Derecho Internacional fija dos vías para otorgarla, estas son el *ius solis* o *ius sanguini*. Por su parte, en las cosas (las embarcaciones y los artefactos navales, específicamente) el régimen de la nacionalidad coincide en que la nacionalidad es una facultad que le compete otorgar exclusivamente al Estado, por lo que, los requisitos para concederla son de forma unilateral y discrecional, sin embargo, las formas por su propia naturaleza, los medios por adquirirlo son diferentes. La CONVEMAR advierte que todo país es libre de conceder una nacionalidad al buque, siempre que esta mantenga una relación auténtica entre el Estado del pabellón y el buque.
- El uso de pabellones (banderas que enarbolan sobre una embarcación) se originó en la Edad Antigua, su finalidad de utilización era para identificar la pertenencia imperial de la embarcación y con ello demostrar el poderío y presencia naval del imperio. Los romanos comenzaron con esta tradición. Los pabellones representaban orgullo y poderío del lugar al que representaban, por lo que, los países de tradición marítima cuidaban de la reputación de su flota.
- El término “nacionalidad del buque” surge posterior a la soberanía marítima, se origina con la concepción de Estados-Nación, creada a partir de la paz westfaliana del siglo XVII. La nacionalidad del buque se refleja como un elemento subjetivo de gran importancia que permitía a la nave y a los tripulantes gozar de la

protección jurídica del Estado de la bandera que portaba mientras se encontrase navegando. En la Convención sobre la Alta Mar de 1958 se unificó por primera vez el derecho del mar a nivel internacional y se estableció el primer sustento jurídico internacional de la Alta Mar. A este espacio marítimo se le atribuyó el régimen de *res communis* (cosa común) y *mare liberum* (mar libre), es decir, espacio común de la humanidad y la libertad de los mares. Entre otros derechos, la también conocida como *Convención de Ginebra de 1958*, esclareció la regulación jurídica y la condición sobre la que podría navegar el buque encontrándose en aguas internacionales.

- Desde una perspectiva socioeconómica, la facultad conferida para que el Estado pueda otorgar la nacionalidad al buque representó la lucha por una mejor equidad para la repartición de las riquezas marítimas de los cuarenta y ocho Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa. Aunque existen debates doctrinarios sobre si existe o no la nacionalidad del buque (algunos autores consideran que está facultad debe ser exclusiva entre el Estado y el individuo), propiamente, la nacionalidad de un buque es una figura avalada por la Convención de Ginebra de 1958 y la CONVEMAR de 1982, en esta se entiende que representa el vínculo jurídico que une a un determinado buque con el Estado.
- La nacionalidad del buque es una técnica para asignar a la nave un estatuto jurídico y vincularle con el ordenamiento de un determinado Estado, es un acto unilateral y exclusivo del Estado. El fundamento jurídico para que un Estado pueda otorgar la nacionalidad a un buque lo encontramos definido por primera ocasión en el artículo 5 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958. Este artículo es retomado por la CONVEMAR de 1982 en su artículo 91. Registro y nacionalidad son dos conceptos diferentes pero relacionados entre sí. Por su parte, el registro de buques es aquel proceso mediante el cual se documenta un barco y es autorizado por un determinado país para obtener su registro y matrícula. Abanderamiento del buque también es un concepto diferente, este refiere a un acto de refrendo de la autoridad del Estado al buque, consiste en una cuestión mucho más protocolaria, mediante la cual, se permite indicar que ese buque a partir de que comienza a enarbolar su pabellón y surcar en las aguas

internacionales se encuentra bajo la jurisdicción de las leyes de ese Estado.

- El Estado otorgante del registro de la nave, suele ser quien conceda su pabellón (bandera) y con ello su nacionalidad al buque, a esta nación otorgante se le conoce con el nombre de Estado del pabellón. Para que un buque pueda navegar, ambas convenciones concluyen que el buque debe estar registrado y contar con el pabellón de un solo Estado. Las dos Convenciones suscritas concluyen con que el Estado del pabellón debe garantizar que exista un vínculo genuino entre él y el buque. La embarcación que pretenda ampararse en dos o más pabellones utilizándolos a su conveniencia puede ser considerado sin nacionalidad, el buque no podrá cambiar de pabellón durante todo su trayecto.
- De acuerdo con el artículo 94 de la CONVEMAR, el otorgamiento de la nacionalidad del buque permite al Estado la competencia para poder ejercer de forma efectivamente su jurisdicción y su autoridad en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón. Por ello, el Estado del pabellón ha de garantizar que el barco reúna las condiciones de construcción, de equipo, de mantenimiento, condiciones de servicio, y de tripulación, necesarias para que la navegación sea segura. Debe tomarse en cuenta que, los objetos que se deriven de la embarcación (como las instalaciones, aparatos y artefactos) quedan bajo la jurisdicción del Estado del pabellón del buque.
- Pese a que históricamente, la nacionalidad del buque se trataba de una buena práctica marinera de indicar la nacionalidad del buque como muestra de orgullo nacional de armadores y tripulantes, en la actualidad, el orgullo nacional no es suficiente para tomar la decisión de registrar un buque en el estado paterno del armador, ni siquiera es una condición suficiente el domicilio físico de la naviera. Los armadores eligen el pabellón que enarbolan sus buques según sus propios intereses. A esta problemática se le conoce con el nombre de Pabellones de conveniencia.
- Los pabellones de conveniencia, una de tantas problemáticas en el régimen de la nacionalidad del buque, surge con el vacío legal existente en artículo 91 de la

CONVEMAR relativo al otorgamiento de nacionalidad de buques en el que supone un margen discrecional del Estado. La falta de criterios mínimos para otorgar la nacionalidad conduce a esta problemática.

- Los pabellones de conveniencia no es problema reciente, en la historia existen muchos ejemplos donde se puede identificar esta práctica. La tendencia de pabellones de conveniencia surge entre el siglo XIX y principios del siglo XX, este acto consistía en exigir un mínimo de requisitos para considerar operativa la nacionalidad de un buque en el orden internacional. La investigación de este hecho fue fundamentada y desarrollada por la Comisión de Derecho Internacional entre 1950-1955. Los principales opositores de los pabellones de conveniencia fueron los países tradicionalmente marítimos, tales como: Países Bajos, Francia, España, Inglaterra e Italia.
- La comunidad internacional pretendió limitar dicha práctica mediante una condicional en la que se acreditará una relación legítima entre el Estado otorgante y el buque para otorgar la nacionalidad: Vínculo genuino. Cabe resaltar que, ni la Convención sobre la Alta Mar de 1958 ni la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 logran definir el término de “relación auténtica”. El primer concepto lo encontramos en el Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques (conocido también como “Convenio de Registro de 1986”). El objeto de dicha convención era garantizar o consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, así como regular la cantidad y condiciones de oficiales y tripulantes nacionales o domiciliados en un Estado que presten servicios en los buques bajo su registro. En su contenido se encuentra el art. 8, esta refiere a que el Estado rector de la bandera debe incorporar en su legislación provisiones referentes a la nacionalidad de los propietarios o nivel de la participación. Sin embargo, el texto no pudo ser consensuado debido a la falta de ratificación requeridas.
- En la actualidad, la relación auténtica y/o el vínculo genuino efectivo siguen siendo una preocupación para la seguridad marítima. La comunidad internacional continúa trabajando por intentar regular la concesión de nacionalidad por parte de los Estados, sin embargo, en tanto la nacionalidad siga siendo un acto discrecional

del Estado y no se establezcan criterios mínimos internacionales para otorgar la nacionalidad al buque, la seguridad marítima, la relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón serán temas sin consolidar.

- La función del Estado del Pabellón, en términos objetivos, debe ejercer un control normativo de la embarcación tanto de forma mecánica como de uso, inspeccionando de forma periódica y certificando constantemente los equipos del buque y la tripulación. El registro de un buque y el derecho a enarbolar un pabellón ya no son solamente requisito indicado por el Derecho Internacional, sino cuestiones de las que depende la seguridad marítima y de los tripulantes.
- La sujeción de la relación auténtica o el vínculo genuino se concreta con el deber del Estado de ejercer su jurisdicción y su autoridad sobre aquellos buques que enarboles su pabellón. Existen tres tipos de registro de buques: 1. Registros tradicionales o cerrados: son aquellos registros en los que necesariamente debe existir una relación auténtica entre buque, propietario y Estado. La nacionalidad sólo puede ser atribuida cuando se compruebe que existe una relación efectiva; 2. registros abiertos: permite el registro a buques mercantes, cuya propiedad y/o control pertenece a extranjeros. La principal motivación de estos países es la de extraer capital extranjero; y 3. registros especiales: la crearon los Estados tradicionalmente marítimos de la Unión Europea. Esta idea, surge tras obtener una flota reducida por la migración a los Estados de registro abierto, el objetivo era contrarrestar dicho suceso, los países con condiciones más rígidas en sus registros ordinarios crearon segundos registros, con similares condiciones a los abiertos.
- En la actualidad, los propietarios o poseedores de las embarcaciones o artefactos navales pueden decidir con plena libertad el tipo de registro que deseen. De este modo, la combinación entre la falta de rigor por el Derecho Internacional Público y el Derecho del Mar anudado a los intereses económicos, conlleva a que la práctica por los registros abiertos sea mucho más frecuente. El registro de buques en Estados mucho más “flexibles” está plenamente relacionado con el uso de pabellones de conveniencia.

- Los Pabellones de conveniencia, se puede definir como la práctica por la que un buque puede enarbolar una bandera distinta a la del país de su propietario, entre sus características se encuentran que el país de registro permite que los armadores y quienes controlan los buques mercantes sean extranjeros y de nacionalidades diferentes, es fácil acceder al registro, la nacionalidad se autoriza sin restricciones a la contratación de extranjeros para la dotación de los buques, etc. Entre los países con mayor otorgamiento de pabellones de conveniencia son: Liberia, Panamá, Honduras, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Isla Marshall, Malta, etc.
- La industria del transporte marítimo es el sustento de la economía moderna. El transporte marítimo moderno ha sido un elemento clave para la industrialización, la liberalización de la economía internacional y la globalización.
- El Derecho del Mar y el Derecho Internacional otorgan al Estado el derecho soberano para que de forma discrecional y unilateral pueda conceder la nacionalidad a los buques con la única advertencia que debe mantener una relación autentica entre el Estado del pabellón y el buque.
- La falta de criterios materiales que definieran la “relación autentica” dificultaron aún más el régimen jurídico del buque durante su navegación por la Alta Mar.
- Las banderas de conveniencia conocidas como pabellones de conveniencia, se trata de una práctica legal, amparada en el principio de soberanía de las naciones.
- Los pabellones de conveniencia es una práctica con tendencia creciente que se alimenta de los intereses económicos, políticos y estratégicos de un reducido número de Estados y empresas; sus repercusiones afectan a un alto número de vidas, economías y valores.
- Los pabellones de conveniencia, es un fenómeno se basa en cambiar el pabellón de origen por uno que traiga consigo mayores beneficios durante y como resultado de la navegación. Esta práctica es porque permite a los armadores anonimato y amparo jurídico, ventajas sindicales, salariales, fiscales y evadir controles sanitarios y de seguridad de las embarcaciones.
- Los Estados de pabellones de conveniencia funcionan en complicidad con las empresas navieras, actores internacionales que se concentran en los incentivos económicos sin importar los efectos y riesgos que enfrentan tanto la tripulación

como el exterior (medio ambiente y población en general). Esta situación es alarmante porque básicamente las empresas que recurren a esta práctica pagan por una ausencia de poder, de jurisdicción, de control y supervisión.

- Los pabellones de conveniencia ha sido un fenómeno que se ha nutrido de la consiente voluntad de los Estados por impedir la creación de cualquier cuerpo jurídico que regule esta práctica.
- Durante las negociaciones de la Convención de Ginebra de 1958 uno de los temas que estaba presente para su discusión fue el de los pabellones de conveniencia, en los trabajos preparatorios a la convención se logró establecer una regulación para el otorgamiento de la nacionalidad del buque. Sin embargo, ya en la votación final de la convención se eliminó tal regulación y se limitó establecer criterios discrecionales por parte del Estado para otorgar la nacionalidad a un buque. De esta convención surge el concepto de “relación auténtica”.
- La Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 29 de abril de 1958 fue el primer instrumento de Derecho Internacional convencional que mencionaba la relación auténtica y, por tanto, el primero documento jurídico en restringir las libertades del Estado de pabellón en cuanto al registro y la concesión de su nacionalidad a los buques. Esta Convención también es reconocida por ser el primer documento en abordar y establecer la nacionalidad como una condición determinante para la nave.
- Naciones Unidas intentó subsanar las deficiencias de la CONVEMAR en otros instrumentos, por ello, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo crea el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986. Este documento logró esclarecer todos vacíos legales de la CONVEMAR, sin embargo, no ha podido entrar en vigor por la deficiente colaboración de los Estados en ratificar el documento.
- Derecho Internacional Público han existido intentos por regular al fenómeno de los pabellones de conveniencia. Sin embargo, durante el proceso de negociación y codificación han predominado los intereses económicos de los Estados, efectuando en un resultado contrario en su erradicación. En otras palabras, tras medio siglo de negociaciones, los pabellones de conveniencia únicamente se han fortalecido por el Derecho Internacional, consiguiendo un amparo jurídico.

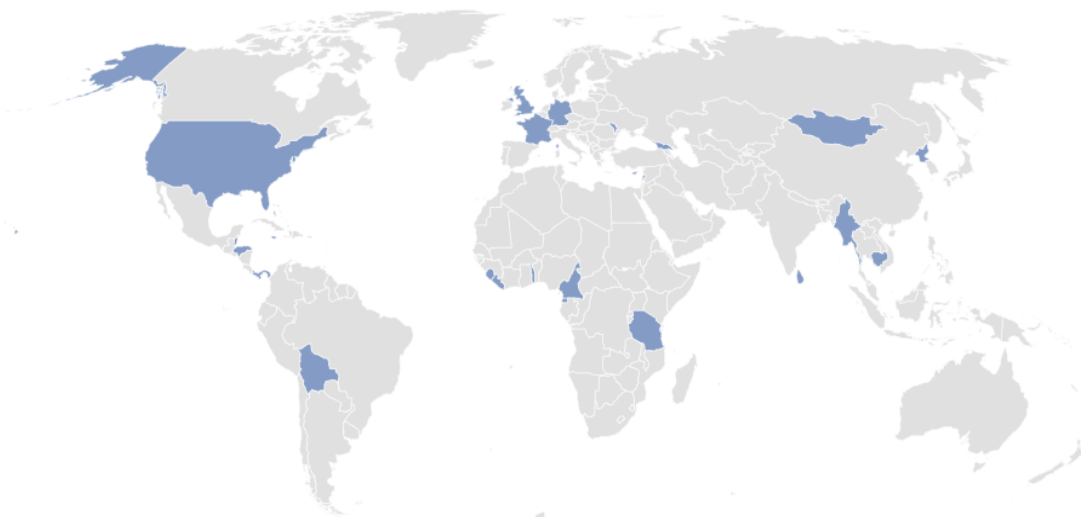
- La ausencia de una regulación específica de este fenómeno y la falta de una definición clara de la relación auténtica que debe existir entre un buque y su Estado de pabellón han marcado el régimen jurídico de los pabellones de conveniencia. Entre los principales factores por los que se recurre al uso de los pabellones de conveniencia son los laxos requisitos exigidos para el registro, la falta de capacidad del Estado del pabellón, las ventajas sindicales, salariales, fiscales y evadir controles sanitarios y de seguridad de las embarcaciones.
- El sistema internacional podría hacer frente a los pabellones de conveniencia desde por lo menos tres enfoques diferentes: el Derecho Internacional Privado, el comercio internacional y los Derechos Humanos, sin embargo, no se han creado mecanismos para reducir esta práctica porque no existe voluntad por parte de los Estados.
- El sistema internacional debería enfocarse a crear mecanismos eficientes para que las empresas navieras regulen las condiciones de su nave, garanticen la aplicación con los derechos humanos de los tripulantes y se hagan responsables de daños ambientales que suscitan como resultado de la navegación.
- Pese a que pareciera que el fenómeno de los pabellones de conveniencia es rentable y beneficioso para todas las partes, excepto para los trabajadores del mar y el medio ambiente; en realidad, nos afecta a todos, porque los problemas que ocurren en el mar no comienzan ni terminan ahí, tienen redes terrestres que afectan a todos en diferentes escalas.
- Ser conscientes de que los hechos ocurridos en el mar (particularmente en los espacios con menos gobernabilidad como las aguas internacionales), es el factor clave para tomar cartas sobre el asunto. Hacer frente a los pabellones de conveniencia y a los actos delictivos ocurridos en la Alta Mar es una tarea en conjunto de los Estados rectores de pabellones, las compañías navieras y pesqueras, las aseguradoras marítimas, las empresas de seguridad privada, los puertos de destino, las organizaciones en todas sus índoles y la sociedad en general.

ANEXO 1

PAÍSES CONSIDERADOS PABELLONES DE CONVENIENCIA POR LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE.

✓ Antigua y Barbuda	✓ Islas Faroe (FAS)	✓ Mongolia
✓ Bahamas	✓ Segundo Registro Internacional Francés (FIS)	✓ Myanmar
✓ Barbados	✓ Segundo Registro Internacional Alemán (GIS)	✓ Corea del Norte
✓ Belice	✓ Georgia	✓ Palaos
✓ Bermudas (Reino Unido)	✓ Gibraltar (Reino Unido)	✓ Panamá
✓ Bolivia	✓ Honduras	✓ Santo tomé y Príncipe
✓ Camboya	✓ Jamaica	✓ Sierra Leona
✓ Camerún	✓ Líbano	✓ San Cristóbal y Nieves
✓ Islas Caimán	✓ Liberia	✓ San Vicente
✓ Comoros	✓ Madeira	✓ Sri Lanka
✓ Islas Cook	✓ Malta	✓ Tanzania (Zanzíbar)
✓ Curazao	✓ Islas Marshall (Estados Unidos)	✓ Togo
✓ Chipre	✓ Mauricio	✓ Tonga
✓ Guinea Ecuatorial	✓ Moldavia	✓ Vanuatu

Pabellones de conveniencia (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, 2020)



Listado y mapa gráfico elaborado de forma propia el 03 de febrero del 2022, a partir de lo recuperado en: Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2020); Banderas de Conveniencia; Disponible en: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>

ANEXO 2
REGISTROS DE BANDERA POR TONELAJE DE PESO MUERTO, 2020

REGISTROS DE BANDERA POR TONELAJE DE PESO MUERTO, 2020								
Registro de bandera		Número de buques	Cuota de buque mundial total (%)	Tonelaje de peso muerto (miles)	Participación en el peso muerto mundial total tonelaje (%)	Cuota acumulada de peso muerto tonelaje (%)	Tamaño medio de los buques (peso muerto tonelaje)	Crecimiento en tonelaje de peso muerto 2020 sobre 2019 (%)
1	Panamá	7 886	8	328 950	16	16.0	41 713	-1.3
2	Liberia	3 716	4	274 786	13	29.3	73 947	13.0
3	Islas Marshall	3 683	4	261 806	13	42.0	71 085	6.5
4	Hong Kong, China	2 694	3	201 361	10	51.7	74 744	1.3
5	Singapur	3 420	3	140 333	7	58.5	41 033	8.3
6	Malta	2 207	2	115 879	6	64.2	52 505	4.7
7	China	6 192	6	100 086	5	69.0	16 164	3.0
8	Bahamas	1 381	1	77 869	4	72.8	56 386	0.1
9	Grecia	1 294	1	68 632	3	76.1	53 039	-0.7
10	Japón	5 041	5	40 323	2	78.1	7 999	3.4
11	Chipre	1 065	1	34 533	2	79.8	32 425	-0.1
12	Indonesia	10 137	10	25 574	1	81.0	2 523	6.9
13	Isle de Man	356	0	24 129	1	82.2	67 779	-13.5
14	Registro Internacional Danés	575	1	23 044	1	83.3	40 077	3.0
15	Registro Internacional de Noruega	647	1	20 780	1	84.3	32 118	4.8
16	Madeira	526	1	20 698	1	85.3	39 351	6.0
17	República Islámica de Irán	877	1	19 700	1	86.3	22 463	362.3
18	India	1 768	2	17 339	1	87.1	9 807	-0.2
19	República de Corea	1 889	2	14 942	1	87.8	7 910	14.9
20	Arabia Saudita	376	0	13 554	1	88.5	36 047	3.2
21	Estados Unidos	3 650	4	11 985	1	89.1	3 284	0.6
22	Reino Unido	945	1	11 962	1	89.6	12 658	-29.8

23	Italia	1 310	1	11 953	1	90.2	9 124	-10.8
24	Bélgica	203	0	10 349	1	90.7	50 980	-1.1
25	Malasia	1 772	2	10 260	0	91.2	5 790	-0.4
26	Federación de Rusia	2 808	3	9 797	0	91.7	3 489	6.9
27	Vietnam	1 909	2	9 123	0	92.1	4 779	7.7
28	Alemania	606	1	8 468	0	92.5	13 974	-0.9
29	Bermuda	138	0	7 662	0	92.9	55 525	-18.9
30	Turquía	1 216	1	6 993	0	93.3	5 751	-6.5
31	Países Bajos	1 200	1	6 982	0	93.6	5 818	-1.4
32	Provincia de Taiwán de China	407	0	6 739	0	93.9	16 557	16.0
33	Antigua y Barbuda	727	1	6 657	0	94.2	9 157	-11.1
34	Tailandia	840	1	6 642	0	94.6	7 907	15.7
35	Islas Caimán	163	0	6 636	0	94.9	40 713	-1.1
TOTAL, DE 35 REGISTROS		73 624	75	1 956 529	95	94.9	26 575	
TOTAL MUNDIAL		98 140	100	2 061 944	100	100.00	21 010	4.1

Gráfico elaborado y traducido de forma propia el 01 de febrero del 2022, a partir de lo recuperado en: UNCTAD, (2020); "Review of Maritime Transport 2020", Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

ANEXO 3

REGISTROS DE BANDERA POR TONELAJE DE PESO MUERTO, 2020

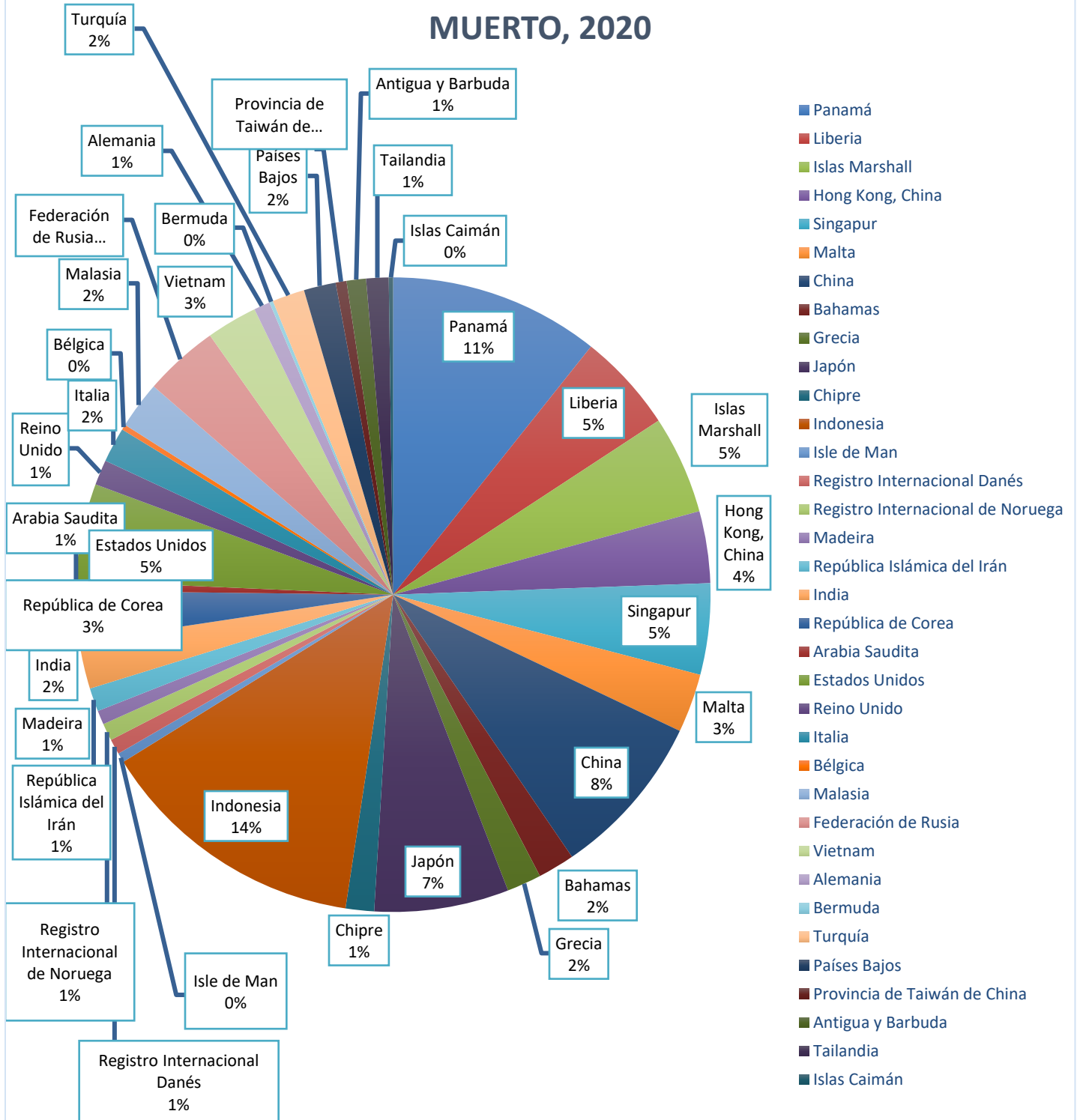


Gráfico elaborado de forma propia el 01 de febrero del 2022, a partir de lo recuperado en: UNCTAD, (2020); "Review of Maritime Transport 2020", Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

PAÍSES CON SEGUNDO REGISTRO DE ACUERDO CON LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Brasil	•Registro Especial Brasileiro (REB)
China	•Hong Kong •Macao
Dinamarca	•Registro Internacional de Dinamarca (DIS) •Islas Feroe •Islas Feroe (FAS)
Francia	•Territorio antártico francés-Islas Kerguelen •Islas Wallis y Futuna
Alemania	• Registro Internacional de Buques de Alemania (GIS o ISR)
Italia	•Segundo Registro italiano
Países Bajos	•Antillas Neerlandesas
Nueva Zelanda	•Islas Cook
Noruega	•Registro Internacional de Buques de Noruega (NIS)
Portugal	•Madeira (MAR)
España	•Islas Canarias (REBECA)
Turquía	•Segundo Registro Turco
Estados Unidos de América	•Islas Marshall
Reino Unido	•Anguila •Bermudas •Islas Vírgenes británicas •Islas Caimán •Turquía Segundo Registro • Reino Unido •Anguila •Bermudas •Islas Vírgenes británicas •Islas Caimán •Islas del Canal •Islas Malvinas (Falkland Islands) •Gibraltar •Isla de Man •Islas Turcos y Caicos

Gráfico elaborado de forma propia el 22 de febrero del 2022, a partir de lo recuperado en: Organización Internacional del Trabajo, (2001); *“The impact on seafarers’ living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry”*, (Informe para el debate de la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima), Doc. JMC/29/2001/3; Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, p. 21. Disponible en: https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_3_engl.pdf

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- AMÉZAGA, Javier San José (1997); “*Segundos registros de buques*”; en IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián: San Sebastián, 23 y 24 de mayo de 1996. Librería Carmelo, pp. 80-85.
- ANDERSON III, H. E. (1996): “*The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives*”, *Tul. Mar. LJ*, 21 , pp. 139.
- ANSIETA Núñez. Alfonso, (1983) “*Las Grandes Líneas de la Historia del Derecho Marítimo*”, [en línea], Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, vol. 7, Valparaíso, Chile, pp. 95-125 (25). Recuperado el 05 de febrero del 2021 de: <http://www.rdpucv.cl/index.php/rderecho/article/viewArticle/104>
- ARRIOLA Jonathan; Bonilla Saus J., Campo Macarena; (2010), “*Hugo Grocio: en los orígenes del pensamiento internacional moderno*”, Universidad ORT Uruguay. Facultad de Administración y Ciencias Sociales, pp. 46.
- ARROYO Martínez, Ignacio (1994); “*Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante*”, Anuario de Derecho Marítimo, volumen XI, pp. 78-84.
- AYAGO, A. D. (2018). Sobre la responsabilidad de las empresas por violaciones graves de los derechos humanos en terceros países: A propósito de la Ley francesa 2017-399, de 27 de marzo de 2017, relativa al deber de vigilancia de las empresas matrices sobre sus filiales. *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, (18), 323-348.
- BARNES, Richard (2015), “*Flags States*”, en *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell [et al.] (eds.), Oxford, Oxford University Press, pp. 305.
- BARROILHET Acevedo, Claudio (2014). “*Derecho Marítimo*”, Editorial Librotecnia, Santiago de Chile, Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social. Recuperado el 19 de febrero del 2021, a partir de: <https://www.spensiones.cl/portal/institucional/594/w3-propertyvalue-6481.html>
- BAUZA Calviño, Olaguer C. (2002); “*La Doble Nacionalidad en la Legislación Mexicana*”, OGS editores, México, pp. 191.
- BRANCA, Giuseppe, (1941) “*Le cose "extra patrimonium humani iuris"*”, R. Università di Trieste. Torino, Giappichelli, pp. 211.
- BRITO, Mónica (2003), “*Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden’s Debate on Dominion over the Seas*”, *Journal of the History of Ideas*, 64-3, pp. 361-377.
- CAFRUNY, W. Alan, (1987); “*Ruling the Waves: the political economy of international shipping*”. London. University of California Press Ltd., pp.340.
- CAPPAGLI, Alberto C., (2004) El derecho internacional privado en la Ley de la Navegación Argentina, Buenos Aires, La Ley, p. 50
- CARLIER DE LAVALLE, (2002); “*El Registros especial de Canarias. Ventajas y situación hoy*”. Asociación de Navieros Españoles, ponencia del director general de ANAVE, Tenerife, pp.28.

- CERVANTES Ahumada, Raúl (1970), "*Derecho Marítimo*", México, Editorial Herrero, pp.1005.
- CHURCHILL, RR y Lowe, AV (1999). "*The Law of the Sea*"; 3ra ed., Universidad de Manchester. Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation, 45, p. 386.
- COAGLIATI-Bantz, V. P. (2010); "*Disentangling the 'Genuine Link': Enquiries in Sea, Air and Space Law*", en *Nordic Journal of International Law*, vol. 79, n.º. 3, págs. 390-395
- COLES, Richard; WATT, Edward. "*Ship registration: Law and Practice*", en *London, Informa*, 2009 págs. 253 y ss.
- CONTRERAS Vaca, Francisco José, (1994); "*Derecho Internacional Privado*", Harla, México 1994, pp. 279.
- DEL POZO, Fernando, (2015); "*Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*"; Instituto Español de Estudios Estratégicos, No 52/2015, España, pp.17.
- DELL'ORO, A. (1963). "*La "res communes ómnium" dell'elenco di Marciano e il problema del loro fondamento giuridico*". *Studi Urbinati, A-Scienze giuridiche, politiche ed economiche*, 15, Italia, pp. 237-290.
- ERICKSON, J.,(1941), "*El misterio de los océanos*", Madrid: McGraw-Hill, pp. 324.
- FORD, J.H y Wilcox, C. (2019). "*Arrojar luz sobre el lado oscuro del comercio marítimo: un nuevo enfoque para identificar a los países como banderas de conveniencia*", en *Marine Policy*, 99, p. 298-303.
- FRANÇOIS, J. P. A. (1957), "*Informe de J. P. A. François, Relator Especial – Derecho del Mar – El Régimen de la Alta Mar*", Documento A/CN.4/17, de 17 de marzo de 1950, en CDI, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950, vol. II, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 38.
- FREIRE, Juan; LABARTA Fernández, Uxío. (2003); "*El "Prestige": impactos sobre los recursos y ecosistemas marinos*"; en, *La Huella del Fuel. Ensayos sobre el "Prestige"*. Ed. Fundación Santiago Rey Fernández-Latorre (A Coruña), p. 106-109.
- FREITAS, Serafín (1625); "*De Iusto Imperio Lusitanorum Asiático*," traducción de José Zurita, Valladolid, Imprenta de la Casa Social Católica, 1925.
- GABALDON García J.L., Ruiz Soroa J.M.; (2006); "*Manual de derecho de la navegación marítima*", Marcial Pons. Madrid, Barcelona, pp. 960.
- GARCÍA Amador, Francisco V. (1960), "*El Régimen del Mar en el Derecho Internacional Contemporáneo*, Cursos Monográficos". Volumen VIII, Academia Interamericana de Derecho Comparado e Internacional, pp. 423.
- GARCÍA Arias, Luis (1964); "*Estudios de historia y doctrina del derecho internacional*", Instituto de Estudios Políticos, Madrid, pp. 219
- GARCÍA, Tomás (2002); "*La devastación del ecosistema*" en *La voz de Galicia: Ola negra del Prestige*, Galicia, España, pág. 61-63. Disponible en: www.ceida.org/prestige/Documentacion/olanegra.pdf.

- GIUSEPPE Branca, (1941), "*Le cose "extra patrimonium humani iuris"*", Torino, Giappichelli. Recuperado el 14 de febrero del 2021, de:
- GODIO, Leopoldo M. A, (2018), "*Instituciones de derecho del mar*", Buenos Aires, Aldina Editora Digital, 2018, pp.18
- GONZÁLEZ-Lebrero, Rodolfo A. (1992); "*Manual de derecho de la navegación*", 4ª ed., Buenos Aires, De palma, pp. 121
- GROOTE, H, (1618). *De mare liberum*. Trad. Blanco García, Darias, (1956). *De la libertad de los mares*, Madrid.
- GRUPO DE ACCIÓN DE ALTA MAR (2006). "*Cerrando la Red: Deteniendo la pesca ilegal en alta mar*"; en *Informe de Gobiernos de Australia, Canadá, Chile, Namibia, Nueva Zelanda, y Reino Unido, WWF, UICN, y Earth Institute de la Universidad de Columbia*. Disponible: https://www.subpesca.cl/portal/618/articulos-7189_documento.pdf
- GUERRERO, J. Gustave, (1930). "*La Codificación du Droit International*". París, Francia, pp. 222.
- HARRIS, C. (1997). "*El incidente de Sea Empress: descripción general y respuesta en el mar*", en *Conferencia Internacional de Derrames de Petróleo*, vol. 1997, No. 1, pp. 177-184.
- HEDO, E. B. (2013). "*Idoneidad de la vía penal en el caso del 'Prestige'*"; en *Actualidad Jurídica Ambiental*, (29), p. 88-101.
- JANJUA, Naveed Zafar, et al. (2006); "*Efectos agudos en la salud del derrame de petróleo Tasman Spirit en los residentes de Karachi, Pakistán*", en *Salud pública de BMC*, vol. 6, nº 1, pág. 1-11.
- JIMÉNEZ Piris, V. (2017). "*Los Registros Abiertos de buques: Un análisis general*", en ICADE BUSINESS SCHOOL FUNDACIÓN VALENCIAPORT, pág.69. Disponible en: <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146533/retrieve>
- JIMÉNEZ, M. I. M. (2000). "*Abanderamiento y nacionalidad del buque*". In *Estudios de derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Librería Bosch, pp. 560.
- KROODSMA, DA, Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, NA, Boerder, K., Ferretti, F., ... & Worm, B. (2018). "*Seguimiento de la huella mundial de la pesca*", en *Ciencia*, 359 (6378), p. 904-908.
- LACLETA Muñoz, José Manuel (2007), "*El régimen jurídico de los espacios marinos en Derecho Español e Internacional*", Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid, España, pp. 348.
- LEY, RJ y Kelly, C. (2004). "*El impacto del derrame de petróleo "Sea Empress"*"; en *Recursos vivos acuáticos*, 17 (3), p. 389-394.
- LILLO, M. D. L. C. (2009). "*Evolución de las banderas de conveniencia*" (Tesis Doctoral); Universidad Austral de Chile, Chile, p.23-25.
- LÓPEZ Rueda, Francisco Carlos, (2003), "*El concepto y caracteres del Derecho*

Marítimo”, Universitas, núm.106, vol.52, pp.239.

- LÓPEZ Villamil, H. (1973). “*La Delimitación y Explotación de los Espacios Marinos y Oceánicos*”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, 26, pp.89-109.
- LÓPEZ Villamil, Humberto, (1958), “*La Plataforma Continental y los problemas jurídicos del mar*”. Talleres Gráficos, Madrid, España, pp. 5
- MAESTRO Cortizas, A. M. (2020). “*La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia*”; (Tesis Doctoral, Universidad da Coruña); Coruña, España; pp.782.
- MAIER, V. S. (1987). “*La zona contigua en el nuevo orden marítimo internacional*, en *Boletín de Información*, (No 201-X), Universidad de Salamanca, España; pp. 1-2.
- MANSILLA y Mejía M. E. (2010). “*Fraude a la ley: Fraus legis facta*”; en *Cultura Jurídica I*, Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, p.105-117.
- MARTÍN Ruiz Juan-Francisco, (2005) “*Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario*”, Scripta Nova, en *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 185. Recuperado el 13 de febrero de 2015, a partir de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-185.htm>
- MARTÍNEZ Jiménez, I. (2000). “*Abanderamiento y nacionalidad del buque*”. Varios Autores: *Estudios de Derecho Marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, primera edición, Barcelona, España, pp.99
- MARTÍNEZ, C. M. (2009). “*Los pabellones de conveniencia en el siglo XXI: Análisis y conclusiones*” (Tesis Doctoral); Barcelona, p.22-40.
- MCDONALD, GG, Costello, C., Bone, J., Cabral, RB, Farabee, V., Hochberg, T., ... & Zahn, O. (2021). “*Los satélites pueden revelar el alcance global del trabajo forzoso en la flota pesquera mundial*”, en *Procedimientos de la Academia Nacional de Ciencias*, No 3, p. 118. Disponible en: <https://usa.oceana.org/publications/reports/illegal-fishing-and-human-rights-abuses-sea>.
- MENDER, George, (1961); “*Nationality of Shipd*”, en *Politics and Law*, Arkin fon Sjorett, p.249
- MINISTERIO DE ARMADA Y DE DEFENSA ESPAÑOLA, “*Manual de Derecho Del Mar*”, España, 2016, pp. 254.
- MONTERO, Francisco, (2003); “*Open registers: past, present and future*”. *Marine Policy*, EEUU, pp. 523
- NACIONES UNIDAS (1 de marzo de 2019); “*Bajos salarios y horribles condiciones laborales afectan a millones de pescadores*”, en *Noticias ONU*. Disponible en: <https://news.un.org/es/story/2019/03/1452032>
- NAVALPOTRO, José Antonio Sotelo, (2003), “*Desarrollo y medio ambiente en España: algunas consecuencias directas emanadas del hundimiento del Prestige*

Development and Environment in Spain: some direct consequences", en *Anales de geografía* de la Universidad Complutense, Madrid, España, p. 207-254;

- NIBOYET, Juan Paulino, (1974); *"Principios de Derecho Internacional Privado"*. Trad. Ramón Rodríguez, Editorial nacional, México, pp. 802.
- NORDQUIST, M. H. (2002), *"United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary"*, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / London / Leiden, pág. 2.
- OSUNA Ruiz, V. M. (2018). *"Derecho internacional y derecho marítimo: una aproximación jurídica a la cuestión de la contaminación marina por hidrocarburos"*. [Trabajo de fin curso]; Universidad de Navarra, España; p. 19-21. Disponible en: <https://academicae.unavarra.es/bitstream/handle/2454/27445/79070TFGosuna.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- PAMBORIDE, G.P. (1999). *"International Shipping Law. Legislation and Enforcement"*. Brill, Netherlands, pp.252.
- PEREZNIETO Castro Leonel, (2015); *Derecho Internacional Privado/Parte General*, décima edición, Oxford University Press, México, pp.457.
- PINIELLA, F. (2009). *"Gestión portuaria y logística"*. Universidad internacional de Andalucía, España; pp.192.
- QUINTANA, C. R. (2008). *"La contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque: accidentes, legislación preventiva e indemnización a las víctimas de mareas negras"*. (Tesis Doctoral), Universidad de La Laguna, España, p. 297-298.

Recuperado el 07 de febrero del 2021, a partir de:

- RIPERT, G. (1950). *Droit maritime: Navigation. Navires. Personnel. Armateurs. Créanciers* (Vol. 1). Éditions Rousseau.
- RIVERA Marfán J. (1968), *"La Declaración sobre Zona Marítima de 1952"*, Editorial Jurídica de Chile, pp. 29-32.
- RODRÍGUEZ Quintana, César; (2008); *"Contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque: Accidentes, legislación preventiva e indemnizaciones a las víctimas de mareas negras"*; (Tesis Doctoral); Universidad de la Laguna, España; p.242-245.
- SALOM Franco, Nicolás (2001), *"Vitoria y Grocio frente al mar"*, en *Revista de Estudios Socio-Jurídicos*, vol. 3, n.º 1, pp. 93-141. Universidad del Rosario, Bogotá (Colombia). Recuperado el 15 de febrero de 2021, a partir de:
- SEPÚLVEDA, César, (1979), *"Derecho Internacional"*, Editorial Porrúa, México, pp. 548.
- SIVADAS, S.; GREGORIO, A.; INGOLE, B.; (2008) *"¿Qué tan vulnerable es la costa india a los derrames de petróleo? Impacto del derrame de petróleo de MV Ocean Seraya"*; en *Ciencia actual*, pág. 504-512.
- SOBRINO Heredia, J. M. (1999). *"Nuevas tendencias en el derecho del mar"*. Recopilado de *Cátedra Jorge Juan: Ciclo de Conferencias: Ferrol, curso 1996-*

- 1997; Servizo de Publicacións, Universidade da Coruña, España; pp. 94-95.
- SOTO Lamadrid, Miguel Ángel. (1981), *“La Solución de controversias en el Derecho del Mar”*, Tesis Doctoral: Facultad de Derecho, Universidad Complutense de Madrid, España, pp. 408.
 - TORRES Alfosea, Francisco José (s/f), *“¿A quién pertenecen los mares? Evolución de la soberanía marítima a lo largo de la historia”*. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física, Universidad de Alicante, España, pp. 683-888.
 - TREVES Tullio, (2000), *“Law of the Sea”, The Common Heritage and Emerging Challenges*, La Haya, pp. 22-33.
 - VALENTINOV Ducheovski, Hristo, (2010); *“Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón del buque”*. Criterios De Elección, Universidad Politécnica De Cataluña, Barcelona, pp.146
 - VALLEJO, M. S. (2000); *“La historiografía sobre los Rôles d'Oléron (siglos XV a XX)”*. *Anuario de historia del derecho español*, (70), pp.498.
 - VARGAS, Jorge (1975). Significado y trascendencia para México de un mar patrimonial de 200 millas. *Comercio Exterior*, 25(10), pp. 1146-1155.
 - VÁZQUEZ, Javier Feal (2004), *“Un año después del hundimiento del Prestige”*, en *Boletín de Información*, no 282, p. 6.
 - VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, (2008), *“Responsabilidad Internacional por Contaminación del medio marino por hidrocarburos en el hundimiento del buque ‘Prestige’”*; en *El estudio de casos de las Relaciones Jurídicas Internacionales*, UNAM, México, p.491-506.
 - VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, (2014), *“Apuntes Generales Fraude a la Ley”*, UNAM, México, p. 18.
 - VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, (2010); *“MÉXICO Y 200 AÑOS DE EVOLUCIÓN DEL NUEVO DERECHO DEL MAR”* en COLECCIÓN CONMEMORATIVA. EL DERECHO EN MÉXICO: DOS SIGLOS (1810-2010); Tomo II, Derecho Internacional; Porrúa, México, p. 68.
 - VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, (2015) *“Tres vertientes del Derecho Internacional Marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado “bioceánico””*, *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 15(1), Ciudad de México, México, pp. 817-853 (36).
 - VR DE AM. (1949). *“Cornelio van Bynkershoek. Su vida y sus obras”*. *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 2, núm. 1 (1949), pp. 295-301.
 - WACHENFELD, M (1988), *“Reflagging Kuwaiti Tankers: A U. S. Response in the Persian Gulf”*, *Duke Law Journal*, vol. 38, n.º. 1, pág.161
 - WATT, E., & Coles, R. (2018). *“Ship registration: law and practice”*, (3ra edición), Taylor & Francis, Institute of Maritime Law, Southampton, Informa Law from Routledge, pp.560.

- WITKER, Jorge y Varela Angélica (2003); "Derecho de la competencia económica en México", (Serie Doctrina jurídica; Núm. 157); UNAM, México, p. 171-178.

Hemerografía y cibergrafía

- BANCO MUNDIAL (2021), Islas Marshall. Disponible en: <https://datos.bancomundial.org/pais/islas-marshall>
- BARBERIS, Julio A. (1991); "*Los principios generales de derecho como fuente del derecho internacional*", Revista del Instituto Interamericano de Derechos Humanos, N° 14, pp. 13-15
- BOAT&YACHT (s/f); "Registro de yates bajo la bandera de Islas Marshall". Disponible en: <https://www.boatandyachtregistration.com/es/yacht-registration-under-the-marshall-islands-flag.html>
- BRIZUELA Servín, S. A. (2018); "Buques mercantes y las banderas o pabellones de conveniencia enarboladas (FOC's)"; en Revista Jurídica, 4ta edición; Universidad Iberoamericana; Asunción, Paraguay; p.334.
- CABRERA M. M., (2007), "*A 25 años de la entrada en vigor de la CONVEMAR: una recapitulación de su sistema de solución de controversias*", Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Argentina. Argentina. Recuperado el 22 de abril de 2021, a partir de: www.saij.gov.ar/martin-cabrera-mirassou-25-anos-entrada-vigencia-convemar-una-recapitulacion-su-sistema-solucion-controversias-dacf190201-2019-12-03.
- CABRERA, María del Pino Domínguez (2004); "*El registro especial de buques de Canarias*"; en *Revista Electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja (REDUR)*, 2004, no 2, p. 99-122.
- CARPINTERO Benítez, Francisco (1974); "*La función del Derecho en Fernando Vázquez de Menchaca*", en Anuario de filosofía del derecho, n.º 17, pp. 9-14. Recuperado el 02 de abril del 2021 a partir de: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2064825>
- CARRERE Michelle (11 de mayo de 2020); "*Barco chino que pescaba ilegalmente en Argentina tendría un 'barco gemelo' para cometer ilegalidades*"; en *Mongabay: La ruta de flota china en Latinoamérica*. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2020/05/oceanos-pesca-ilegal-en-argentina/>
- CARRERE Michelle (12 de septiembre de 2018); "*Tratado para proteger los océanos: encuentro histórico por el futuro de la humanidad*"; en *Mongabay*. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2018/09/oceanos-tratado-globa-para-la-proteccion-de-alta-mar/>
- Carta de la Misión Permanente de los Países Bajos en las Naciones Unidas de 16 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI (1956); "Yearbook of the International Law Commission 1956", vol. II, cit., págs. 62 y 63.
- CASADO Raigón, R. (2016). "*La investigación científica en los espacios marinos*

reconocidos por el Derecho internacional". *Revista Española de Derecho Internacional*, 68(2), pp. 183-206.

- CASTAÑEDA, Jorge, (1971), "La creación del Derecho Internacional por las Naciones Unidas". *Revista la Comunita Intemazionale*, Vol. XXVI, Octubre, Núm. 4, Editorial Cédam, Padova, pp. 574.
- CERESO de Diego, Prometeo (1977). "Orígenes de la teoría del Mar Territorial en Bártolo de Sassoferrato", en *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 30, n.º 2-3, pp. 237-256.
- CÓRDOBA Rojas Daniel (8 de junio de 2021); "Pesca ilegal se incrementó durante la pandemia en Latinoamérica"; en *Ojo al Clima*. Disponible en: <https://ojoalclima.com/pesca-ilegal-se-incremento-durante-la-pandemia-en-latinoamerica/>
- DE LEÓN Griego, A. G. (2002). "El mar de los deseos: el Caribe hispano musical: historia y contrapunto". Siglo XXI. Recuperado el 24 de febrero del 2021, de: https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=RHYnz3Zo0bMC&oi=fnd&pg=PA9&dq=%E2%80%9CEI+mar+de+los+deseos:+el+Caribe+hispano+musal:+historia+y+contrapunto%E2%80%9D.+&ots=6NG_99Uw6r&sig=rt1N4GBpW85eCfll0InT P79FXec
- DÍAZ, M. E. L. J. (2003). ROBERT, Sabrina; "L'Érika: responsabilités pour un désastre écologique", en *Anuario Español de Derecho Internacional*, v.19, p. 716-719.
Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/search/openDocument/b0accfced6c60c85>
- DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino (2005). "Problemas relacionados con la nacionalidad del buque"; en *Revista de Derecho* Vol. XVIII. Julio 2005. Recuperado el 19 de febrero del 2021, a partir de: en <http://bcn.cl/260cc> (julio, 2018)
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2021); "¿Nunca Más?", Madrid, España, p. 4. Disponible en: https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/Nunca_mas.pdf
- FAO (2020); "LA FAO Y EL ODS 14 Océanos sanos para la seguridad alimentaria, la nutrición y la resiliencia de las comunidades"; (Informe 2020); p. 6. Disponible en: <https://www.fao.org/3/i7298s/i7298s.pdf>
- FAO (s/f). "¿Qué es la pesca INDNR?". Disponible en: <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/es/>
- FAO (s/f); "El papel de la FAO en la pesca". Disponible en: <https://www.fao.org/fisheries/es/>
- FUNDACION ALTERNATIVAS; (2003); "Libro blanco sobre el Prestige"; Madrid, España; p. 20-28. Disponible en: <https://www.losgenoveses.net/especiales/Prestige/documentos/libro%20blanco%20prestige%20resumen.pdf>

- GALÁN, Javier (17 de noviembre de 2017); "El desastre del Prestige en 10 cifras"; [nota periodística] El País, Madrid, España. Disponible en: https://elpais.com/politica/2017/11/16/actualidad/1510845980_483459.html
- GIANNI, M. and Simpson, W. (2005). "The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing". Australian Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, International Transport Workers' Federation, and WWF International, p. 83. Disponible en: https://wwfes.awsassets.panda.org/downloads/pesca_altamar.pdf?16008/Las-banderas-de-conveniencia-y-la-pesca-ilegal-en-altamar
- GODIO, Leopoldo M.A.; (2018). "El "vínculo genuino" entre el buque y su estado de pabellón ante el persistente desafío de las denominadas" banderas de conveniencia". Recuperado el 24 de febrero del 2021, a partir de: <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/8573/1/vinculo-genuino-entre-buque.pdf>
- GONZÁLEZ, María Carmen (2002); "Golpe mortal a 7.000 familias" en *La voz de Galicia: Ola negra del Prestige*, Galicia, España, pág. 65-70. Disponible en: www.ceida.org/prestige/Documentacion/olanegra.pdf.
- GONZÁLEZ-Ruiza A. I. (2019). "Registro de naves de Panamá. Guía y procedimientos", Panamá, p. 7. Disponible en: <https://www.icalaw.com/wp-content/uploads/2020/06/Registro-de-Naves.pdf>
- GREENPEAC; (2002); "PRESTIGE: Crónica de una marea negra"; Santiago de Compostela, España, p. Disponible en: archivos.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf
- GREENPEACE (2006); "Testigos del saqueo de 2006". Disponible en: archivos.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/oceanos/testigos-del-saqueo-2006.pdf
- GREENPEACE México (11 de febrero de 2022); "El tiempo para salvar nuestros océanos se acaba"; Greenpeace. Disponible en: <https://www.greenpeace.org/mexico/noticia/50374/el-tiempo-para-salvar-nuestros-oceanos-se-acaba/#:~:text=Actualmente%20menos%20del%203%20%25%20de,al%20menos%20hasta%20el%2030%25>.
- GREENPEACE, (2018); "Misery at sea: human suffering in Taiwan's distant water fishing fleets" (*Miseria en el mar: sufrimiento humano en las flotas pesqueras de aguas distantes de Taiwán*), Greenpeace. <https://drive.google.com/file/d/1t34Yxi0dIXAFsdu-41Vk6PcbiyGVpHbA/view>
- GUTIÉRREZ Castillo, V. L. (2003). "La evolución de la anchura del mar territorial. Perspectiva internacional y española". *Revistas de Estudios de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 9, Universidad de Jaén, pp. 87-93.

- HERMAN L. (1978), "*Flags of convenience. New Dimensions to an Old Problem*", en *McGill Law Journal*, vol. 24, n.º. 1, p. 1-4. Disponible en: <https://lawjournal.mcgill.ca/wp-content/uploads/pdf/3915608-Herman.pdf>
- HERRARA, Edna (2021), "*La UNCTAD revisa al alza el comercio marítimo con 4.8% en 2021*". Info-Transportes. Recuperado el 01 de septiembre de 2021, a partir de: <https://info-transportes.com.mx/index.php/categoria-muelles/item/11934-la-unctad-revisa-a-la-alza-el-comercio-maritimo-con-4-8-en-2021-pero-ve-incertidumbre>.
- HIGH SEAS ALLIANCE (2018); "*Protección a la mitad del planeta: un nuevo tratado sobre la biodiversidad en Alta mar en 2020*". Disponible en: https://www.highseasalliance.org/wp-content/uploads/2020/01/HSA_LBTreaty_Esp_Oct19_web-1.pdf
- INCLÁN Sergio (s/f); La delimitación del ámbito espacial del mar interno mexicano y el aprovechamiento de sus recursos pesqueros, pp. 17-23. Recuperado el 21 de septiembre, a partir de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/988/4.pdf>.
- INFANTE, M. T. (2019). "*Nota sobre la conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del mar*". *Revista de Ciencia Política*, 2(1), pp. 55-66. Recuperado el 28 de febrero de 2021, a partir de <http://ojs.uc.cl/index.php/rcp/article/view/6308>.
- ITF (2020); "*Banderas de Conveniencia*", Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. Disponible en: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>
- ITF (s/f). "*Fisheries*", en *ITF Seafarers*, p. 1-2. Disponible en: https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/paragraph/issues-attachments/files/A4%20-%20Fisheries_1.pdf
- ITF, (s/f), "*Banderas de conveniencia*", recuperado el 24 de febrero de 2021 de: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>.
- JOHNSTON, DM (1987). "*El derecho internacional de la pesca: un marco para las investigaciones orientadas a las políticas*"; (Vol. 3). Editores Martinus Nijhoff. Press. Recuperado el 24 de febrero de 2021 de: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Vfs5vtLSCD8C&oi=fnd&pg=PR7&dq=The+International+Law+of+Fisheries:+a+framework+for+policy+oriented+inquiries&ots=iRzlaYm2TO&sig=6YuYkN2Ej6hYYurQrUUoqjJttv4>
- Liberian Registry (s/f). "Registro de embarcaciones". Disponible en: <https://www.lisr.com/public-record>
- MÉNDEZ Silva, Ricardo (s/f), "*Pabellones por conveniencia*", Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México. Recuperado el 22 de febrero de 2021, a partir de: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/viewFile/825/1085>

- OCEANOSANOS HEALTHYOCEANS (2018). *"Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Atlántico Sur"*; (Informe 2018), p. 3 Disponible en: oceanosanos.org/wp-content/uploads/2018/11/OS-Informe-0001-A.pdf
- OIT (s/f); *"La pesca es una de las profesiones más peligrosas, dice la OIT"*, Organización Internacional del Trabajo. Disponible en: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_071324/lang-en/index.htm
- OIT, (2017). *"Estimaciones globales de la esclavitud moderna: trabajo y matrimonio forzados"*; Informe de la Organización Internacional del Trabajo, Walk Free Foundation y la Organización Internacional para las Migraciones.
- OMI, (2016); "El transporte marítimo: indispensable para el mundo", Conferencia extraordinaria de la OMI, Organización Marítima Internacional. Disponible en: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>. Consultado el 28 de agosto de 2021.
- OMS, (2021), *"Enfermedades por coronavirus (COVID 2019)"*, Organización Mundial de la Salud. Disponible en: <https://www.who.int/es>. Consultado el 28 de agosto de 2021.
- ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANO, (s/f). *Nuestra Historia*. Disponible en: https://www.oas.org/es/acerca/nuestra_historia.asp. Consultado el 02/10/2021.
- OVIEDO, J. A. M. (2016). *"Las banderas de conveniencia: ¿el huevo o la gallina de los paraísos fiscales?"*, en *Desarrollo Socioeconómico en debate*, 1(2), pp.130.
- PEÑA Neira, S. (2015). Ignacio Arroyo Martínez, *"Estudios de Derecho Marítimo"*, Barcelona, Librería Bosch, 1985, 654 pp. Revista De Derecho (Coquimbo. En línea), (6), 251-254. Recuperado el 27 de febrero de 2021, a partir de <https://revistaderecho.ucn.cl/index.php/revista-derecho/article/view/2245>
- PNUMA, (2020); *"Protected Planet Report 2020"*. Disponible en: <https://liverreport.protectedplanet.net>
- PULIDO Begines, Juan Luis. *"Curso de Derecho de la Navegación Marítima"*. Editorial Tecnos. Recuperado el 08 de febrero de 2021, a partir de: <https://leer.amazon.com.mx/kp/kshare?asin=B075JNV3DF&id=6fF1cV31QnaW8o6s19bHlg&reshareId=FG1N WNWSX0QPKBB10B6V&reshareChannel=system>
- SARNO Hugo, (2007), *"Introducción al espacio marítimo"* – 1.ed. – Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 14 de febrero de 2021, de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/B91BBA81A3C305200525770A00767EB0/\\$FILE/Sarno.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/B91BBA81A3C305200525770A00767EB0/$FILE/Sarno.pdf)
- SAYÁN, E. G. (1974). *"La doctrina de las 200 millas y el Derecho del mar"*, Boletín de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú., No 32, pp. 13.
- SCERNI Mario, (1970), *"Le Nazioni Unite el il Diritto del Mare"*, Revista La

Comunità Internazionale, Vol XXV, julio-octubre, núms. 3 y 4. Cedan Padova, pp. 512-16.

- TELLO Moreno Luisa Fernanda, (2012). “*El derecho al patrimonio común de la humanidad*”, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, México, pp.15. Recuperado el 13 de febrero del 2021: http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Nov_6.pdf.
- TICKLER, D., Meeuwig, J., Bryant, K., David, F., Forrest JAH, Gordon, E., Joudo Larsen, J., Oh, B., Pauly, D., Sumaila, RU, Zeller, D. (2018). “*La esclavitud moderna y la carrera por pescar*”; en *Comunicaciones de la naturaleza*. Disponible en: <https://www.nature.com/articles/s41467-018-07118-9>
- UNCTAD, (2013); “*El Transporte Marítimo 2013*”, Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Recuperado el 28 de agosto de 2021, a partir de: https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2013_es.pdf
- UNCTAD, (2019); “*Informe sobre Transporte Marítimo 2019*”; Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 31-56. Recopilado el 22 de diciembre del 2021, a partir de: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf
- UNCTAD, (2020); “La pandemia reduce el comercio marítimo global y transforma la industria; en Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Disponible en: <https://unctad.org/es/press-material/la-pandemia-reduce-el-comercio-maritimo-global-y-transforma-la-industria>. Consultado el 28 de agosto del 2021.
- UNCTAD, (2020); “*Review of Maritime Transport 2020*”, Informe anual del Transporte Marítimo, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas, 50-56. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
- URBINA Ian (20 de octubre del 2020); “*El desafío de enjuiciar los delitos cometidos en altamar*”, publicado por *El Tiempo*, recuperado 28 de agosto de 2021, a partir de: <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/delitos-en-altamar-como-deben-clasificarse-analisis-de-ian-urbina-546135>.
- URBINA, Ian (13 de octubre de 2020); “*Una masacre en el mar, un video granulado y justicia retrasada*”; en *The Washington Post*. Disponible en: https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/lawless-ocean-ping-shin-killings/2020/10/12/97296824-f68e-11ea-a275-1a2c2d36e1f1_story.html
- URBINA, Ian (21 de junio de 2015); “*Esclavos del mar: La miseria humana que alimenta a las mascotas y al ganado*”, en *NY Times*. Disponible en: <https://www.nytimes.com/2015/07/27/world/outlaw-ocean-thailand-fishing-sea-slaves-pets.html>.
- VERGARA Blanco, Alejandro. (2006), “*Historia dogmática del Alta mar y del mar territorial*”, en *Historia del Derecho Administrativo-Doctrina*, Santiago, Chile; No 299, pp. 8-9. Recuperado el 4 de febrero de 2021 de: <https://www.researchgate.net/profile/Alejandro-Vergara>

Blanco/publication/259284250_Historia_dogmatica_del_alta_mar_y_del_mar_territorial_Santiago_2006/links/0c96052ab271742763000000/Historia-dogmatica-del-alta-mar-y-del-mar-territorial-Santiago-2006.pdf

Instrumentos jurídicos

- ASAMBLEA GENERAL DE NACIONES UNIDAS 1970, Resolución 2750 C (XXV) de fecha 17 de diciembre de 1970. Disponible en: <https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdf/papers/2750.pdf>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE FRANCIA (1973); “Acta de navegación francesa de 1973”. Recuperado el 12 de marzo de 2021, a partir de: <https://leyderecho.org/actas-de-navegacion/>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE INGLATERRA, (1784); “Acta de navegación de Inglaterra de 1784”. Recuperado el 12 de marzo de 2021, a partir de: <https://esacademic.com/dic.nsf/eswiki/35042>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE ISLAS MARSHAL (1990); THE REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS THE MARITIME ACT 1990. Disponible en: extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/mas64885.pdf
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ (1925) Ley N.8 *Por la cual se establece el procedimiento para la nacionalización y arqueo de naves y se dictan otras disposiciones*. Disponible en: <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/8-de-1925-jan-23-1925.pdf>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ (2008); Ley N.52. Disponible en: <https://panama.justia.com/federales/decretos-ejecutivos/52-de-2008-may-8-2008/gdoc/>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ (2008); Ley N.55. DEL COMERCIO MARITIMO. Disponible en: <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/del-comercio-maritimo-aug-7-2008.pdf>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PANAMÁ (1995). Código de trabajo. Disponible en: <https://docs.panama.justia.com/federales/codigos/codigo-de-trabajo.pdf>
- ASAMBLEA LEGISLATIVA. LEY MARÍTIMA DE LIBERIA (Título 21 del Código de Leyes de Liberia de 1956). "THE LIBERIA MARITIME LAW" Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/42798/75762/F1367480459/LBR42798%202002.pdf>
- CDI, (1949); “*Yearbook of the International Law Commission 1949 – Summary Records and Documents of the First Session including the report of the Commission to the General Assembly*”, Comisión De Derecho Internacional, Naciones Unidas, New York, pág. 281.

- CDI, (1950), “*Yearbook of the International Law Commission 1950*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 329-331.
- CDI, (1950); “*Yearbook of the International Law Commission 1950*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950], vol. II, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 329-331. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v1.pdf y https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf
- CDI, (1955); “*Yearbook of the International Law Commission 1955*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 60-65. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1955_v1.pdf
- CDI, (1956); “*Yearbook of the International Law Commission 1956*” [Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956], vol. I, Naciones Unidas, New York, Estados Unidos de América, pág. 5-18. Recuperado el 30 de diciembre del 2021 a partir de: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v1.pdf
- CIJ. *Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (1960)*; Opinión consultiva de la CIJ, en ICJ Reports, p. 170-182.
- COORDINACIÓN General de Puertos y Marina Mercante-SCT (s/f); "Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques, 1986". Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/164848/BV040210A.pdf>
- Ley N.26 del 26 de febrero de 1927. SOBRE SOCIEDADES ANÓNIMAS. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_pan_ley32.pdf
- Merchant Shipping Act 1995. Recuperado el 24 de febrero del 2021 de: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/data.pdf>
- NACIONES UNIDAS (1958); Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho Del Mar, Official Records, vol. II, ONU, Ginebra, pág. 20.
- NACIONES UNIDAS, (1958); Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar, (1958). Ginebra, Suiza; recuperado el 11 de febrero del 2021: https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html
- NACIONES UNIDAS, (1982); Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (1982). Montego Bay, Jamaica. Recuperado el 07 de febrero del 2020:
- OIT (s/f), “*Convenio C029–Convenio sobre el trabajo forzoso*”, núm. 29, Organización Internacional del Trabajo Disponible en: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_IL O_CODE:C029
- Organización Internacional del Trabajo, (2002) “*Informe de una Investigación de la OIT sobre las Condiciones de Vida y de Trabajo de la Gente de Mar (Informe II)*”, Programa de Actividades Sectoriales, Oficina Internacional del Trabajo Ginebra, p. 80.

- PODER JUDICIAL ESPAÑA (2013); SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE A CORUÑA, de 13 de noviembre de 2013 (Sección 1ª, Ponente: Juan Luis Pía Iglesias, ROJ: SAP C 2641/2013), Madrid, España. Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openCDocument/5d2f9628cf8924dffadcefafce9bcf43057aaeededddcb3c>.
- PODER JUDICIAL ESPAÑA (2018); SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE A CORUÑA, de 13 de noviembre de 2013 (Sección 1ª, Ponente: Andrés Martínez Arrieta, ROJ: STS 4136/2018 - ECLI:ES:TS:2018:4136), Madrid, España.
- SOCIEDAD DE LAS NACIONES, (1930), “*Actas de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional*” (LN. doc. C.351.M.145, 1930, V.); *informe de la Segunda Comisión, Publicación de la Sociedad de las Naciones V. Legal, V. 9 (C.230, M. I 17, 1930. V)*.
- UNCTAD, (1980) *Maritime Transport Review*, Geneva. Recuperado el 23 de febrero del 2021: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt1980_en.pdf
- UNCTAD, (1986); “*Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques*” en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*. Disponible en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/tdrsconf23_es.pdf

Convenios internacionales específicos a los actos ocurridos mar:

- C112 - Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112) (Derogado)
- C113 - Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113). (Instrumento pendiente de revisión).
- C114 - Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). (Instrumento pendiente de revisión).
- C125 - Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125). (Instrumento pendiente de revisión).
- C126 - Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) (Instrumento pendiente de revisión).
- C188 - Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). (Instrumento actualizado y vigente).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS).
- Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL) de 1954.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).
- Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (INTERVENCIÓN 69).
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC90) de 1990.

- Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de Hidrocarburos (CRC) de 1969.
- Convenio Internacional sobre las líneas de carga (LOAD LINES) de 1966.
- Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la pesca INDNR de la FAO.
- R007 - Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7) (Reemplazado y actualizado).
- R126 - Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126). (Instrumento que ha sido superado).
- R196 - Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196) (Instrumento actualizado y vigente).
- R199 - Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007.
- Resolución A.441(XI), de 15 de noviembre de 1979, control por parte del Estado de pabellón sobre el propietario de un buque.
- Resolución A.500(XII), de 20 de noviembre de 1981, sobre objetivos de la organización en los años 80, A XIII/Res.500, de 5 de enero de 1982.
- Resolución A.682(17), de cooperación regional en el control de buques y descargas, de 6 de noviembre de 1991, A.17/Res.682, de 21 de noviembre de 1991.
- Resolución A.739(18) de la OMI, y las consecuencias de su incumplimiento, aunque no especifica la responsabilidad de las clasificadoras por actuaciones negligentes
- Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)).
- Resolución A.777(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre métodos y organización de trabajo en comités y sus organismos subsidiarios, A 18/Res.777, de 8 de noviembre de 1993.
- Resolución A.787(19), de 23 de noviembre de 1995, sobre procedimientos de control por el Estado de puerto, A.19/Res.787, de 29 de noviembre de 1995.
- Resolución A.788(19), de 23 de noviembre de 1995, Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones.
- Resolución A.847(20), de 27 de noviembre de 1997, sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados de pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI, A 20/Res.847.
- Resolución A.872(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, para que los propietarios de buques, gente de mar y personas relacionadas con la utilización de los buques puedan

adoptar procedimientos para evitar el contrabando de narcóticos, sustancias psicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas, con recomendaciones específicas en función de las regiones

- Resolución A.881(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, A 21/Res.881, de 4 de febrero de 2000.
- Resolución A.900(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre objetivos de la organización a partir del año 2000, A.21/Res.900, de 4 de febrero de 2000.
- Resolución A.912(22), de 29 de noviembre de 2001, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, A 22/Res.912, de 22 de enero de 2002.
- Resolución A.913(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 22/Res.913, 22 de enero de 2002.
- Resolución A.923(22), de 29 de noviembre de 2001, Medidas para prevenir la inscripción de “buques fantasmas” , A 22/Res.923, de 22 de enero de 2001
- Resolución A. 924(22), aprobada el 20 de noviembre de 2001, sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, A 22/Res.924, 22 de enero de 2002.
- Resolución A.930(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices sobre la provisión de la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, A.22/Res.93, de 17 de diciembre de 2001.
- Resolución A.946(23), de 27 de noviembre de 2003, sobre el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 23/Res.946, de 25 de febrero de 2004.
- Resolución A.959(23), aprobada el 5 de diciembre de 2003, sobre modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC), A 23/Res.959, 4 de marzo de 2004.
- Resolución A.973(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre el código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, A 24/Res.973, de 19 de diciembre de 2005.
- Resolución A.974(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 24/Res.974, de 21 de diciembre de 2005.
- Resolución A.996(25), de 29 de noviembre de 2007, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2007, A 25/Res.996, de 15 de enero de 2008.
- Resolución A.1019(26), de 2 de diciembre de 2009, enmiendas al código para la implantación de los instrumentos obligatorios de 2007, A 26/Res.1019, de 18 de enero de 2010.
- Resolución A.1022(26), de 2 de diciembre de 2009, Directrices revisadas

- para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 26/Res.1022, 18 de enero de 2010.
- Resolución A.1052(27), procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011, de 30 de noviembre de 2011, A.27/Res.1052, de 20 de diciembre de 2011.
 - Resolución A.1054(27), de 30 de noviembre de 2011, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2011, A 27/Res.1054(27), de 20 de diciembre de 2011.
 - Resolución A.1067(28), de 4 de diciembre de 2013, marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 28/Res.1067, de 5 de diciembre de 2013.
 - Resolución A.1070(28), de 4 de diciembre de 2013, código para la implantación de los instrumentos de la OMI, A 28/Res.1070(28), de 10 de diciembre de 2013.
 - Resolución A.1071(28), de 4 de diciembre de 2013, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 28/Res.1071, 5 de diciembre de 2013.
 - Resolución A.1110(30), de 6 de diciembre de 2017, plan estratégico para la organización del período de seis años de 2018 a 2023, A 30/Res.1110, 8 de diciembre de 2017.
 - Resolución A.1118(30), de 6 de diciembre de 2017, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 30/Res.1118, 10 de enero de 2018.
 - Resolución A.1119(30), de 6 de diciembre de 2017, sobre procedimientos de control por el Estado rector del puerto de 2017, A 30/Res. 1119, de 20 de diciembre de 2017.
 - Resolución A.1142(31), de 4 de diciembre de 2019, Medidas para evitar la matriculación y los registros fraudulentos de buques, A 31/Res.1142, 10 de enero de 2020.
 - Resolución MEPC.246(66), de 4 de abril de 2014, enmiendas al anexo del protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques de 1973.
 - Resolución MSC.104(73), de 5 de diciembre de 2000, Adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).
 - Resolución MSC.167(78), de 20 de mayo de 2004, Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, MSC 78/26/Add.2.
 - Resolución MSC.174(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004.
 - Resolución MSC.179(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004.
 - Resolución MSC.179(79), de 10 de diciembre de 2004, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS).

- Resolución MSC.195(80), de 20 de mayo de 2005, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)).
- Resolución MSC.228(82), de 7 de diciembre de 2006, Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.
- Resolución MSC.273(85), de 4 de diciembre de 2008, adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)).
- Resolución MSC.353(92), de 21 de junio de 2013, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad).