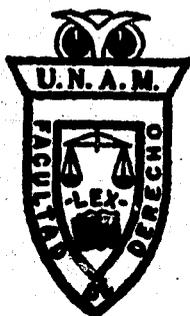


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES



**"ABANDERAMIENTO Y MATRICULA
DE LOS BUQUES"**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
LEONOR CAMPOS HERNANDEZ

MEXICO, D. F. 1971



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.

Para mis adorados padres
Sr. FRANCISCO CAMPOS A.
Sra. LEONOR H. DE CAMPOS
que son la luz que me guió
para llegar a esta meta
de mi vida.

Cariñosamente a mis 11 hermanos.

A mis dos grandes amores; mi esposo.

Sr. Lic. CLAUDIO LOPEZ GUZMAN

y a mi hijo

CLAUDITO.

Al Sr. -Dr. RAJL CERVANTES AHUMADA
qué fue mi maestro y director de
este trabajo.

Para el Coronel y Lic. ROSENDO SUAREZ Y SUAREZ.
con todo afecto por sus sabios consejos y su
gran amistad.

Para mis amigos.

Sr. Lic. Francisco Campos Salgado.
Srita. Lic. Laura Minerva Duarte G.

P R O L O G O

Para comprender la importancia del Derecho Marítimo, bastará señalar que puede ser la base del mejoramiento económico del país, no solamente porque reglamenta sobre ----transportación de pasajeros y carga en el ámbito nacional- e internacional, poniendo los cimientos para el conocimiento humano y el comercio internacional, sino porque puede y debe, constituirse en factor determinante del mejoramiento de las condiciones de vida del mexicano.

Hace falta entre otras cosas incrementar, todos los recursos que faciliten al hombre comunicarse con sus semejantes, ya sea para ayudarlos o simplemente, para expresar le sus sentimientos y exponerle sus ideas.

La mayor parte de los infortunios de nuestros tiempos se ha originado en la falta de trato, comunicación y comprensión de los hombres, por esto resulta inexplicable que en un país como el nuestro, de tan extensos litorales y de enumerables riquezas marítimas, no se tenga a la marina tanto interés como en otros países.

Por lo que se refiere a la Marina Mercante Mexicana, no podemos decir que sea autosuficiente, ya que su desarrollo económico no está fundado en el comercio marítimo, pa-

ro si se diara un mayor incremento a éste, y se pusiera en movimiento la riqueza marítima, buscando la manera de incorporar los recursos naturales de nuestras costas a la economía, el progreso que tendría la Marina Mercante satisficaría las necesidades interiores del país, reflejándose tarde o temprano, en una situación mundial que nos beneficiaría.

Actualmente el Derecho Marítimo es rico en planteamiento de problemas como; la condición jurídica del buque, sus características; protección y tratamiento que va a recibir, reconocimiento por países extranjeros, etc. Por lo mismo, plantear el problema de la condición jurídica del buque, su nacionalidad, abanderamiento; documentación y registro, es el tema básico de mi tesis.

Puedo decir que las legislaciones marítimas en todo el mundo van a la saga del desarrollo marítimo, debido fundamentalmente a que las leyes aún vigentes fueron formuladas cuando los medios y técnicas de la navegación se encontraban en un período de notable retraso, pero ahora no se justifica que esas legislaciones permanezcan atadas a tradiciones que por muy heroicas que sean, no deben estorbar a su desarrollo. Estas seran más afectivas y eficaces, cuando se unifiquen a la doctrina, ahora dispersa.

El estado puede y debe impulsar la evolución y desa-

rrollo de la marina, pero hace falta que los especialistas en la materia se conviertan en coadyuvantes del Estado, -- elaborando los proyectos de ley y reglamentaciones en general, que tiendan a vincular la realidad mexicana y la realidad internacional con el Derecho Marítimo.

La experiencia nos enseña que cuando el Derecho Positivo se aparta de la realidad, la ley se convierte en letra muerta, es decir, que es necesario que todo lo que surja para beneficio del Derecho Marítimo no debe sólo quedar escrito, sino que debe aplicarse.

México está urgido, no solo de una minuciosa revisión de su Derecho Marítimo vigente, a fin de actualizarlo, precisarlo y ponerlo en armonía con nuestra realidad, sino que además, deben introducirse en él las reformas, ampliaciones e inovaciones que sean necesarias para que evolucionen acorde con la marcha progresista del país.

Por ejemplo, la investigación más superficial sobre nuestra materia deja sentir de inmediato la necesidad de crear un Código de Derecho Marítimo, como el Código Civil o el Código Penal, etc., que reúna en él las ahora dispersas, Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques, Ley de Vías Generales de Comunicación, en su parte aplicable, Reglamento de Inspección Naval de Máquinas, etc., existiendo

sin embargo otras muchas disposiciones conexas con el Derecho Marítimo, que en forma dispersa legisla sobre todos -- los aspectos que presenta éste.

A la creación del Código Marítimo se sumaría, además, el Código de Procedimientos. En esta forma nuestro derecho marítimo sería más preciso.

Esta sugerión al margen del tema que sirve de base a mi tesis es como todo el trabajo que presento, un esfuerzo para tratar de participar, aunque en mínima parte, en el desarrollo de nuestra materia y pueda ser tan importante -- como lo son otras ramas del Derecho.

CAPÍTULO I
LA NACIONALIDAD DEL BUQUE.

- 1.- Concepto del Buque.
- 2.- Régimen Jurídico del Buque.
- 3.- Nacionalidad del Buque y su importancia.
- 4.- Elementos determinantes de la Nacionalidad del Buque.
- 5.- Pérdida de la Nacionalidad del Buque.
- 6.- Convención de Ginebra.

CAPITULO I

LA NACIONALIDAD DEL BUQUE

1.- Concepto del Buque.

Para lograr mayor claridad en mi trabajo de tesis -- considero necesario precisar que entendemos por embarca-- ción, buque, barco o nave, que son conceptos usados como -- sinónimos frecuentemente.

Sobre el significado de los términos anteriores, no han llegado a un acuerdo los estudiosos y los tratadistas del Derecho Marítimo, (1) para algunos el término buque se deriva de la palabra céltica Buc, que significa masa, tamaño, magnitud. Para otros el vocablo proviene de la palabra inglesa Bulk que, además de significar tamaño o magnitud de una cosa, expresa la capacidad de carga. Para ---- otros especialistas, la palabra tiene origen alemán, y es una derivación de la palabra Buk que quiere decir vientre.

El Diccionario de la Real Academia Española dice que buque es un barco con cubierta, que por su tamaño, solidez y fuerza es adecuado para navegaciones y empresas marítimas de importancia.

Según el Diccionario Escriche (2) buque es todo género de embarcación, considerado el casco por sí solo, y na-

(1).- Solis Guillen Eduardo.- El Buque y su Naturaleza Jurídica.- México 1951.- Pág. 24 y 27.

(2).- Diccionario Escriche.

ve es toda embarcación capaz de navegar en alta mar.

Antonio Brunetti⁽³⁾ clasifica sistemáticamente los elementos o condiciones que debe llenar un buque para que sea considerado como tal y señala los siguientes:

a).- Debe ser un cuerpo flotante que tenga aspecto - aunque rudimentario, de embarcación y que de manera permanente esté destinado a sostenerse en el agua ya sea marina, fluvial o lacustre.

b).- Debe poseer un casco provisto de capacidad y desplazamiento apropiado para trasladarse por el agua, ya que es un vehículo caracterizado por el camino que debe recorrer, y no pueden considerarse como buques las construcciones que estén fijas en determinado lugar, aún cuando fuesen susceptibles de trasladarse de un lugar a otro, como las boyas, balizas y pontones.

c).- Debe tener posibilidad de moverse libremente -- con medios propios o ajenos, sin influir la capacidad de tonelaje y, por lo mismo el concepto de buque puede ser -- aplicado tanto a una barcaza como a un trasatlántico.

d).- Debe tener capacidad para transportar a personas o cosas. Este es un elemento esencial y, por tanto, - el solo elemento de flotabilidad no es suficiente para definir un buque, lo que si es indispensable es que el casco

(3).- Brunetti Antonio.- Derecho Marítimo Privado.- Tomo I Barcelona, Bosch, Casa Editora, 1950 Pág. 274 y Sigs.

tenga una cierta configuración.

Por otra parte, para el mismo autor, no puede ser considerado como buque, en el sentido estricto de la palabra, aquél que ha dejado de realizar una navegación efectiva, - en cuyo caso le falta la cualidad de trasladarse. Tampoco pueden ser considerados como buques aquellos que han naufragado, porque esto es un estado de inavagabilidad absoluta, o los destinados para su desarme.

Para el maestro Mezzera, (4) buque es toda construcción flotante destinada a navegar por el agua y susceptible de transportar personas o cosas.

Referente al buque el autor León Locuor dice que es la embarcación que realiza navegación marítima actualmente. Esta navegación tiene lugar cuando se practica corriendo los riesgos que comparten los viajes por mar. El mismo jurista señala que no debe olvidarse que iguales riesgos - pueden presentarse tanto en la navegación marítima como la que se efectúa en puertos, estanques, canales de agua salada, ríos y riberas.

Guillermo Cabanellas, (5) dice que buque es toda embarcación capaz de navegar por medios propios en alta mar.

(4).- Mezzera Alvarez Rodolfo.- Curso de Derecho Marítimo. Organización Medina.- Montevideo Uruguay 1954.- Pág. 49.

(5).- Cabanellas Guillermo.- Diccionario de Derecho Usual.

Según George Ripert, (6) buque es una máquina flotante destinada a la navegación de cabotaje o alta mar, cuya calidad depende de su destino y éste decisivamente impone su estructura. Además debe tener cierta forma susceptible de resistir los peligros del mar y permitir su utilización.

Conforme a la Jurisprudencia Francesa, (7) buque es la embarcación que hace navegación marítima, que es aquella realizada en aguas en las que pueden encontrar los peligros particulares del mar siempre que tal navegación sea practicada habitualmente.

El Código de Comercio Alemán considera buques a las embarcaciones destinadas a lucrar, mediante navegación en el mar, cualquiera que sea su objeto.

De conformidad con el Derecho Español, buque es toda embarcación de cualquiera naturaleza que efectúa navegación marítima y que es propiedad de particulares.

En Bélgica son considerados como buques, según la Ley de 10 de febrero de 1908, todas las embarcaciones de 25 o más toneladas, que realizan o están destinadas a realizar habitualmente en el mar el transporte de personas o cosas, la pesca, el remolque o cualquier otro acto lucrativo en la navegación. (8)

(6).- Ripert George.- Droit Maritime.- T.- I.- París, 1922. Pág. 35 y sig.

(7).- Ripert. OP. CIT.

(8).- Fariña Francisco.- Derecho Comercial Marítimo.- T.- I. Editorial Bosch.- Barcelona España, 1950. Pág. 274 y Sig.

De acuerdo con el Estatuto Internacional de la Gente de Mar, ⁽⁹⁾ el término buque comprende todo navío o barco de cualquier especie, de propiedad pública o privada, dedicado habitualmente a la navegación marítima.

El Reglamento Internacional creado en 1948, ⁽¹⁰⁾ con el fin de prevenir abordajes en el mar, establece en su regla primera, apartado o) "La palabra buque designa a todo flotador de cualquier naturaleza que sea, incluso un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua".

Para Vidari ⁽¹¹⁾ por nave -en sentido amplio-, debe entenderse cualquier construcción de madera o de hierro apta para ir por el agua, impulsada por el viento o por vapor y, en sentido estricto, cualquier construcción para ir por el agua para transporte de mercancía o pasajeros.

Scialoja nos dice que nave es toda construcción flotante apta para moverse de un lugar a otro mediante cualquier medio de propulsión o de tracción, siempre que esté destinada normalmente al servicio de la navegación, es decir, que directa o indirectamente se aplique al transporte por el agua de personas o cosas.

Por su parte Arnaldo Bruchettini considera que nave-

(9).- Scialoja Antonio.- Sistema del Derecho de la Navegación.- (Trad.)- Editorial Bosch.- Buenos Aires, - - 1950. Pág. 101.

(10).- Enciclopedia General del Mar. T.-I. Buque.

(11).- Vidari Ercole.- Diritto Marittimo Italiano.- Vol.I. Milán, 1892. Pág. 3.

es todo género de construcción apta para sostenerse en el agua, destinada a la navegación, o flotar establemente en cierto espacio de agua, provisto o desprovisto de fuerza motriz y sin tener en cuenta su dimensión.

De acuerdo con el Código de Comercio Japonés, nave es aquella embarcación empleada en la navegación marítima para cumplir actos de comercio, hecha excepción de las embarcaciones y canoas movidas únicamente por remos o palos.

En Inglaterra, según la Merchant Shipping Act de 1921, se considera nave a toda clase de lancha, barca, pontón o embarcación semejante, utilizada en la navegación en Gran Bretaña. Independientemente de su forma y de propulsión, no considerando destinadas a la navegación a las embarcaciones usadas en aguas sin marea que no son portuarias.

Para el Derecho Holandés se considera nave a toda construcción de cualquier forma y naturaleza, apta para moverse sobre el agua, precisando, respecto de la navegación internacional, que las naves marítimas son aquellas destinadas a la navegación sobre el mar.

Consideran algunos juristas como Bolaffio, Rocco y Vivante⁽¹²⁾ que embarcación es todo medio de transporte marítimo.

(12).-- Ascoli Próspero.- del Comercio Marítimo y de la Navegación.- T.-I.- Buenos Aires, Pág. 16.

Según la Legislación Argentina, ⁽¹³⁾ embarcación es - un vaso de madera, hierro u otro metal que flota y que impulsado o dirigido por un artificio adecuado, interno o externo, es apto para transportar por agua a personas o cosas, para servicio de depósito o para ser utilizado en actividades comerciales o industriales.

En algunos casos el concepto de buque se relaciona con la navegación que realiza, surgiendo entonces una característica que distingue a un buque de mar de otro fluvial, el primero está integrado por dos condiciones: a).- aptitud para navegar y, b).- aceptación a un servicio marítimo.

La citada distinción no se reconoce en todas las legislaciones, tal es el caso de las de Inglaterra y Estados Unidos de Norte América, que consideran como buques aún aquellos que sólo se dedican a la navegación interior, fluvial y, en algunos casos lacustre.

En breve análisis de los distintos criterios sostenidos por varias legislaciones y autores, de los conceptos - embarcación, buque o nave, podría decirse que no pueden considerarse como sinónimos, pero en general están constituidos por las siguientes características:

- 1.- Debe ser una construcción flotante.

(13).- Díez Mieras Alberto.- Derecho de la Navegación.- T.-I.- Librería Ciencias Económicas.- Pág. 62.- Buenos Aires, Argentina.

- 2.- Su configuración debe ser, aunque elemental, la de una embarcación,
- 3.- Debe tener capacidad propia para desplazarse,
- 4.- Debe estar destinada a navegar en alta mar y,
- 5.- Debe dedicarse al transporte marítimo de personas o cosas.

De acuerdo con lo anterior, en mi criterio, puedo decir que la finalidad de encontrar unidad en la aplicación del concepto, primordialmente se debe a que existiendo uniformidad en la palabra, -no en su contenido, pues como hemos analizado los conceptos buque, embarcación o nave presentan rasgos similares-, sirve para que sea aplicada eficazmente en el Derecho Marítimo.

La palabra que sería más acertada para usarse uniformemente es la de buque, porque, en primer lugar, la mayoría de los autores y Legislaciones coinciden en usar ésta en vez de alguna otra; en segundo lugar porque esta palabra está más generalizada en el ambiente jurídico-marítimo.

Para finalizar propongo como una definición que encierra con claridad y precisión los elementos constitutivos de buque, la que da el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, (14) y que es la siguiente:

Buque es aquella construcción flotante, o la que pu-

(14).- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo.- Editorial Herrero. 1ª. Edición, México 1970. Págs. 213-214.

diéndose sumergirse emerja nuevamente, por ser esa su naturaleza, que sea capaz de navegar en alta mar, desplazándose por si sola y destinada al tráfico marítimo.

2.- Regimen Jurídico del Buque.

El primer problema que se encuentra para determinar el régimen jurídico del buque, es el de saber como debemos considerar al mismo en su aspecto físico, es decir, si nos encontramos frente a un bien mueble o un inmueble, si se trata de un sujeto susceptible de asumir derechos y obligaciones, etc., esto resulta imprescindible de saber, para poder establecer su regulación en el derecho. Para su estudio he creído necesario establecer tres apartados fundamentales que son los siguientes: a.- El buque considerado como una universalidad de hecho; b.- Como sujeto susceptible de derechos y obligaciones y; c.- Considerado como un bien mueble o inmueble.

a).- El buque considerado como una universalidad de hecho.- Brunetti⁽¹⁵⁾ al estudiar al buque en su ubicación jurídica, nos dice que se trata de una universalidad de hecho que se considera como una cosa o un bien susceptible de relaciones jurídicas y también objeto inmediato de un derecho patrimonial autónomo.

Por otra parte el Código de Comercio Uruguayo,⁽¹⁶⁾ ex

(15).- Brunetti Antonio.- Derecho Marítimo Privado Italiano.- T.-I.- (Trad.) Editorial Bosch, Barcelona España, 1950 Pág. 255.

(16).- Mezzera Alvarez Rodolfo.- Curso de Derecho Marítimo, Montevideo, Talleres Gráficos "33" S.A., 1946 Pág.- 77.

presa uniformidad con el criterio antes indicado, según se desprende de los requisitos que en relación a la compraventa del buque estableca, al indicar que siempre quedan comprendidos en tal operación, aunque no se exprese, todos los aparatos existentes a bordo y pertenecientes al buque, salvo que se haga pacto expreso en contrario.

El Código de Comercio Argentino⁽¹⁷⁾ expresa en relación al tema que se trata, que el buque comprende, además del casco y la quilla, los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar y que bajo el nombre de aparejos quedan comprendidos; las lanchas, los botes, armas, provisiones, que son necesarios para el servicio, maniobra y navegación. Las ideas que ésta definición establece es semejante a las anteriores, con la ventaja de que incluye lo que se entiende por aparejos.

De lo anterior cabe concluir que un buque está formado por dos elementos definitivos para su configuración, los que se les pueda llamar esenciales y accesorios. Dentro de los primeros quedan comprendidos, por ejemplo, el motor, que es parte integrante y constitutiva de la nave y, los accesorios son aquellos que pueden separarse sin alterar el buque, pero sin los cuales pierde su indivisibilidad.

Ahora bien, de lo expresado se desprende que el buque, como universalidad de hecho, es un conjunto de cosas-

(17).- Mezzera Op. Cit.

reunidas con determinada finalidad y con destino único, y no es el vínculo físico-material, la base de tal universalidad, sino su destino.

El buque, por lo tanto, es un conjunto orgánico, un todo complejo de cosas simples unidas entre sí, que no se pueden separar sin romper su conformación, o sea, que no es posible dividirlo físicamente sin que pierda su unidad, pero desde el punto de vista legal, si es susceptible de división, como en el caso de la copropiedad.

Considerar a un buque como universalidad de hecho, - constituido por todos los elementos esenciales y accesorios del mismo, es de relevante importancia por cuanto a los efectos que todo acto jurídico refleja para la nave, - como en el caso de la venta o hipoteca.

b).- El buque como sujeto susceptible de derechos y obligaciones.- Algunos tratadistas han considerado que un buque posee personalidad jurídica y basan su criterio en admitir que el buque responde y es representado. Y porque tiene nombre, domicilio y nacionalidad, se ha pretendido - crear semejanzas entre la persona física y un buque, ésta equiparación tiene su origen en diversas disposiciones legales aplicables a la navegación en diferentes partes del mundo.

En el Congreso de Génova de 1892, se consideró al bu

que como sujeto de derechos y obligaciones, aplicándole todas aquellas características que acompañan a la persona física.

En nuestro País el Código de Comercio Mexicano de 1899, lo trata en igual sentido, y hacia referencia a "las obligaciones de los buques", a "las responsabilidades de los mismos" y que los daños debía de soportarlos él.

La Legislación Argentina establece que cada buque debe soportar los daños y que el importe de las averías debe repartirlas de manera proporcional entre el buque, su flete y su carga.

En la Convención de Bruselas, ⁽¹⁸⁾ sobre el abordaje, se habla de faltas cometidas por los buques y se dice que ni el transportador ni el buque tendrán responsabilidad.

Para poder hacer la equiparación entre el buque y la persona física se han establecido diversas etapas que corresponden a los extremos de la vida, en este sentido se dice, que la nave tiene su nacimiento a partir del momento que es abanderada y matriculada; que muere al perder la nacionalidad, al quedar desarmado materialmente o en caso de dimisión de bandera; además de que el buque tiene un nombre y se inscribe en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, como en el caso de los individuos en el ---

(18).- Díez Mieres Alberto.- Op. Cit. T.-I.- Pág. 74.

Registro Civil.

Creemos necesario distinguir entre la persona del naviero, que es quien ostenta la representación legal del buque que en cualquier parte en que se encuentre, y quien dirige su explotación, con la del propietario, que es el dueño de la nave, y quien tiene derecho de disposición sobre ella.

Por mi parte creo que las expresiones, "el buque responde", "el buque es representado", son figuradas y no tienen mayor alcance que el de determinar como al naviero debe responder de sus obligaciones y como el buque debe ser individualizado.

Si se considera sujeto de derecho a un individuo o a una persona determinada, como aquella susceptible de adquirir derechos y obligaciones, si tenemos a una persona física como el ente capaz de adquirir derechos y deberes, de ejercerlos y cumplirlos, de modificar, transmitir y extinguir esos derechos y obligaciones; podemos afirmar que un buque no tiene personalidad jurídica, ya que por sí solo no tiene capacidad para ello, por faltarle cualidades inherentes del hombre para alcanzar el grado de capacidad para responder y exigir autónomamente.

Un buque carece de personalidad en los términos de una persona física, por eso es necesario ubicarlo en alguna de las categorías de los bienes que son susceptibles de

apropiación por los particulares, esto es, considerando al buque como una universalidad de hecho nunca como un sujeto de derechos y obligaciones, sino únicamente como objeto de relaciones jurídicas.

c).- El buque considerado como un bien mueble o inmueble.- No ha existido un criterio uniforme en cuanto a la ubicación del buque dentro de los grandes grupos en que -- tradicionalmente se han clasificado los bienes susceptibles de apropiación, es decir, si un buque es un bien mueble o inmueble.

Antiguamente países de innegable cultura jurídica, como Roma, consideraban a toda embarcación como un bien mueble, en una clasificación simplista, ya que para hacerla -- se tenía en cuenta el punto de vista meramente objetivo; -- es decir, si el buque por clasificar era susceptible de moverse o no.

En Francia, con anterioridad al año de 1666, se consideraba a los buques como bienes muebles pero con posterioridad a la fecha mencionada, el criterio francés tuvo una variación total y convino en clasificar al buque como un bien inmueble.

Según Brunetti⁽¹⁹⁾ fué en la Ordenanza de 1681, la que estableció el principio de que un buque, por ser un bien mueble quedaba sometido al derecho de ejecución, equi

(19).- Brunetti Antonio.- Op. Cit. T.-I. Pág. 264.

paránolo así con toda propiedad inmueble.

En nuestra Legislación, dispone el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales que los bienes que están dentro del comercio, es decir, aquellos que pueden ser objeto de apropiación por parte de los particulares, se -- clasificarán en muebles e inmuebles. Por lo que se refiere a los muebles, estos pueden serlo por su naturaleza o -- por disposición de la Ley, según establece el artículo 752 del Ordenamiento citado, que considera que son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se mueve por sí mismo o ya por efecto de -- una fuerza exterior, y que son muebles por disposición de la Ley, las obligaciones y derechos que tienen por objeto cosas muebles o cantidades exigibles en virtud de acción -- personal.

En apoyo del principio anterior nuestro Código de Comercio vigente, dispone que, para todos los efectos legales, guardarán las embarcaciones las condiciones de bienes muebles. (Art. 264.)

Ahora bien, los estudiosos de esta materia no han que dado conformes con ubicar al buque en la tradicional división de los bienes, (20) y han creado otra corriente doctrinaria que considera que el buque tiene un carácter sui-géneris cuya estructura material y jurídica, lo coloca en un

(20).- Gamechogeicochea y Alegria Francisco.- Derecho Marítimo Español, T.- II. Pág. 14.

plano especial, dentro del conjunto armónico de las cosas que son objeto del derecho.

Otros adoptan una postura ecléctica entre la categoría de mueble e inmueble, esta tesis funciona principalmente con el razonamiento que dice, que a una nave le son aplicables tanto normas que regulan a los bienes muebles, como preceptos relativos a los bienes inmuebles.

Para Brunetti⁽²¹⁾ el buque es una cosa mueble, tanto en su aspecto físico como en el aspecto jurídico, más no - por lo que toca a la disciplina de algunas relaciones, en que considera sujeto a un régimen análogo al de los inmuebles.

Señala Ripert⁽²²⁾ que los buques, siendo bienes muebles, son considerados como bienes matriculados que se hallan fuera del estatuto general de la propiedad mobiliaria, y que por lo mismo debe tomarse en cuenta cómo son individualizados y cómo ésta individualización, tiene por consecuencia un régimen particular de la propiedad.

Dice Scialoja,⁽²³⁾ que el buque es un bien mueble que debe ser considerado como tal por las leyes, y que para la distinción de las cosas en muebles e inmuebles se atiende a diferentes criterios y, afirma, que en algunos países como Alemania, Inglaterra y Suecia, los buques no se consideran muebles ni inmuebles, sino con una categoría espe---

(21).- Brunetti Op. Cit. Pág. 264.- V-I.

(22).- Ripert. Op. Cit. Pág. 40 y Sigs.

(23).- Scialoja. Op. Cit. Pág. 197

cial de bienes.

El autor Mezzera, (24) considera que el buque es una cosa mueble y que no obstante eso, ha sido necesario declarar, que los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos, pero también puede decirse que los buques, se encuentran bajo el imperio de ciertas normas especiales que son más propias de los bienes inmuebles que de los muebles.

César Vivante, (25) tiene al buque como una cosa mueble y, en cierto sentido, más mueble que otros porque está construido precisamente para navegar, salvo que de un buque no pueda decirse, como de las demás cosas muebles, que quien los adquiere de buena fé se vuelve sin más, propietario, y que en efecto, a semejanza de los inmuebles, no se puede adquirir con validez sino del que figura como propietario en los registros marítimos, y que, por otra parte el buque a diferencia de lo que sucede con los otros muebles, puede ser dado en prenda.

Algunos autores consideran que el buque es un bien inmueble porque una hipoteca sólo se celebra respecto de bienes de esa clase.

La doctrina dominante es aquella que dice que se debe considerar al buque con una doble ubicación ya que por su naturaleza es un bien típicamente mueble y, como dice Vi--

(24).- Mezzera Op. Cit. Pág. 53

(25).- César Vivante.

vante, tal vez sea más mueble que cualquier otro por la finalidad que lleva. Creo entonces, que la postura que se debe adoptar es la antes mencionada porque no podemos definitivamente decir que el buque es un bien de naturaleza totalmente mueble, por el sólo hecho de que nuestra legislación así lo disponga en los Artículos 664 del Código de Comercio, 106 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y 756 del Código Civil, en virtud de quedar sujeto en algunos casos a normas aplicables a los inmuebles, como por ejemplo en lo referente a la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional de los actos de adquisición, venta y arrendamiento de los buques y en los casos de gravámenes que recaigan como la hipoteca, prenda, y en lo relativo al requisito de la publicidad para los efectos de terceros.

3.- Nacionalidad del buque y su importancia.

Una vez determinado el concepto de buque es conveniente referirnos a su nacionalidad como elemento característico de él, y a la importancia que tiene en su vida jurídica. En relación con este tema existen dos corrientes distintas, doctrinas que resultan contradictorias entre sí y que son:

- A.- Autores que consideran que los buques tienen nacionalidad y,
- B.- Aquellos que lo niegan.

Estimo que para enforzar debidamente este problema es

necesario, en principio, determinar que debe entenderse por nacionalidad para, posteriormente, hacer la aplicación de tal concepto a los buques.

La nacionalidad es un vínculo jurídico y político existente entre un Estado y los miembros del mismo. Es claro que ese derecho a la nacionalidad, exclusivamente es aplicable a las personas físicas y tiene su origen en una serie de relaciones que vinculan a un hombre con un país. Tal relación puede crearse cuando el sujeto nace en un Estado o, mediante determinados requisitos adquirirla sin haber nacido en ese lugar —si las leyes del mismo lo permiten—, es decir, que por nacimiento o naturalización un individuo adquiere una nacionalidad y como consecuencia goza de diversos privilegios y contrae recíprocas obligaciones con relación al Estado que se la otorga.

Con la nacionalidad adquiere la persona una situación jurídica, un vínculo inseparable con el Estado.

Por lo expuesto es factible que una persona que posea una nacionalidad de origen pueda, cumpliendo con los requisitos y las condiciones establecidas en las leyes del país, adquirir una nueva nacionalidad, extinguiéndose al mismo tiempo el anterior vínculo jurídico de origen.

Para conceder la nacionalidad de origen se adoptan dos sistemas, el Jus Soli y el Jus Sanguinis, el primero -

toma en consideración el lugar de nacimiento y, el Jus Sanguinis, tiene como base el vínculo de la sangre, es decir, que un hijo necesariamente tendrá la nacionalidad de los padres.

Ahora bien, referente a si a los buques debe conceder seles una nacionalidad o no, tenemos lo siguiente:

Nuestra Carta Magna dice que la nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización, según lo especificado en el artículo 30 Constitucional. Y se consideran mexicanos por nacimiento a las personas que nazcan en cualesquier buque mexicano, esto obliga a pensar que debemos considerar a éstos como extensión del territorio nacional, y que por lo tanto gozan de extraterritorialidad.

De acuerdo con lo apuntado anteriormente vemos que nuestra Constitución considera a los buques mexicanos como una extensión territorial.

Naturalmente que un buque no puede tener una nacionalidad en los términos señalados para las personas, sino que la tiene en relación a diversos beneficios y prerrogativas señalados en las leyes del Comercio Marítimo.

Un buque en alta mar puede considerarse como una porción flotante del territorio nacional y como tal debe tener la marca de la ciudadanía, ⁽²⁶⁾ lo que le da derecho pa

(26).- Brunetti. Op. Cit. Pág. 294.

ra pedir la protección jurídica de su país en aguas extranjeras y hacer valer los derechos que le concede el Estado.

Considera el Jurista Ascoli⁽²⁷⁾ que la nacionalidad - sirve de fundamento para resolver toda cuestión sobre la - aplicabilidad de las Leyes de Derecho Público y de Derecho Privado.

Niboyet⁽²⁸⁾ expresa que al admitir que un buque tenga nacionalidad ya se está tomando en consideración que está matriculado en el país y que enarbola su bandera y que, - además, es de suma importancia la existencia de la nacionalidad, porque de ello depende la aplicación de ordenamientos y leyes vigentes en un país.

Por otra parte para el autor José Ma. Garibi⁽²⁹⁾ al - referirse a la nacionalidad, manifiesta que ficticiamente - se ha pretendido que un buque mercante es la prolongación - del territorio nacional de un país, y que la jurisdicción - que ejerce un Estado sobre el buque que enarbola su bandera recae más bien sobre las personas y la propiedad de sus ciudadanos y que cada Estado tiene facultad para señalar - condiciones para el registro de un buque y consecuentemente para concederle la nacionalidad.

Entre los derechos y deberes que la nacionalidad crea

- (27).- Ascoli Próspero.- Del Comercio Marítimo y de la Navegación.- V.- I. Buenos Aires, 1953. Pág. 22.
(28).- J.P. Niboyet.- Principios de Derecho Internacional-Privado. Editora Nacional, México.-1957 Pág. 80.
(29).- Garibi Undabarrena José Ma.- Derecho Marítimo Práctico Pág. 669.

anotamos los siguientes:

- 1.- Los buques son protegidos por las autoridades del Estado a que pertenecen y están obligados a obedecer las leyes del mismo,
- 2.- Los buques, en alta mar, se consideran como una porción flotante del país cuya bandera enarbola,
- 3.- En principio, y en caso de guerra, los buques --- abanderados por algún país neutral son respetados,
- 4.- Se beneficia a buques de determinada nacionalidad con excepción en el cobro de las cuotas aduanales,
- 5.- Los buques de una nación tienen ventajas en cuanto a la pesca y al cabotaje en aguas nacionales, y
- 6.- Algunos estados subvencionan a los buques que navegan bajo su nacionalidad por medio de compensaciones y exenciones.

Las leyes aplicables a la navegación en nuestro país estatuyen medios proteccionistas para los buques que navegan amparados bajo la bandera mexicana.

Por mi parte creo que la nacionalidad de los buques, es necesaria y suficiente para atribuirle derechos y fijarle obligaciones que le son inherentes y por tal razón debe ser única.

Es importante referirnos a la nacionalidad del buque, como elemento característico de él, ya que es lo que permite identificarlo y diferenciarlo de los demás.

La nacionalidad es un requisito que beneficia al buque en tanto que puede reclamar la protección de un país y enarbolar su pabellón, lo cual sería imposible en caso ---

de no tener esa característica, que es de tal importancia que la mayoría de las legislaciones admiten la extraterritorialidad del buque y consideran que un buque nacional en alta mar, o en territorio extranjero forma parte del territorio nacional.

La importancia de la nacionalidad de un buque se refleja fundamentalmente en dos aspectos, en el campo político y en el económico. En el primero porque toda actividad que se desarrolla en un buque, queda bajo la responsabilidad de la Nación cuyo pabellón ostenta y que es el que responde en el campo internacional. El segundo aspecto tiene lugar cuando un país aplica medidas proteccionistas a las naves que enarbolan su bandera, creando una serie de disposiciones en beneficio de tales naves.

Los principales expositores del Derecho Marítimo consideran que no debe aceptarse que un buque tenga dos nacionalidades, o que no posea alguna. Este criterio debe tenerse como definitivo, ya que presenta las mayores ventajas y permite la fácil solución de los problemas que se presentaran con relación a los buques; si se permitiera a un buque tener varias nacionalidades, se caería en el problema de no saber a que Estado debía ocurrirse para exigir responsabilidades, pudiendo en este caso evadir obligaciones que les correspondiera.

En relación a los buques que carezcan de marca alguna

de la ciudadanía que tienen, a éstos se les tiene como pi-
ratas; ubicados fuera del orden político mundial, enemi-
gos de la humanidad y al margen de la Ley.

4.- Elementos determinantes de la Nacionalidad del Buque.

El inciso anterior lo dedicamos a determinar sobre -
si se le debe conceder a los buques nacionalidad, llegan-
do a la conclusión de que sí debe otorgárseles; por lo --
tanto, toca en el desarrollo del tema que nos ocupa, sa-
ber cuales son los elementos indispensables para que ad-
quiera el buque la nacionalidad.

En este tema la mayoría de los autores y legislacio-
nes coinciden en admitir principios semejantes para que a
un buque se le conceda nacionalidad; la razón de que no -
exista una absoluta uniformidad se debe a que cada Estado
tiene diferentes ideas, costumbres e intereses, así tene
mos que:

Según Brunetti, al referirse a los presupuestos que-
se deben tomar en cuenta para que un buque adquiriera su na-
cionalidad, menciona que tienen su origen en el Acta de -
Navegación de Cromwell de 1651, la que por su tradicional
mercantilismo exigía, de manera fundamental, las condicio-
nes siguientes:

1.- Los propietarios de los buques debían ser en su-

totalidad de nacionalidad inglesa,

- 2.- La construcción del buque debía realizarse en Inglaterra,
- 3.- Los tripulantes del buque, en su mayoría, debían tener nacionalidad inglesa.

El criterio inglés como puede verse fué totalmente - proteccionista para Inglaterra y con una finalidad puramente comercial. (30)

Por su parte el autor Mezzera Álvarez toma como base para su estudio el Acta de Navegación de Cromwell y dice, que cualquiera de los presupuestos que se enuncian a continuación dan al buque su nacionalidad.

- a).- La del país donde se construyó,
- b).- La nacionalidad del capitán y los tripulantes del buque, determinan la nacionalidad de éste,
- c).- Un buque tiene la nacionalidad del propietario o la del domicilio de éste.

El mismo jurista cree que el criterio a seguir para - conceder la nacionalidad al buque es el primero de los que él enuncia, es decir, la del país donde fué construido, y justifica su razonamiento al indicar que de ésta manera - se protegía la industria de la construcción naval, no obstante afirma que el seguir alguno de los criterios mencionados no ofrece una seguridad de completa exactitud.

Igualmente en Francia, los presupuestos ahí estableci

(30).- Brunetti. Op. Cit. Pág. 229.

dos se derivan del Acta de Navegación de Cromwell y se indican los siguientes: (31)

- a).- Que la construcción del buque se realizara en Francia o en sus posesiones,
- b).- Que el buque fuera propiedad total de nacionales franceses,
- c).- Que los oficiales del buque y tres cuartas partes de la tripulación, como mínimo, ostentaran la nacionalidad francesa.

De acuerdo con lo anterior, en Francia es necesario que el propietario, el capitán, los oficiales y tres cuartas partes de la tripulación, sean nacionales franceses, y que el buque se construya en el propio país, aunque se admite la posibilidad de que el buque sea construido en algún otro lugar, en cuyo caso debe existir Tratado o Convención entre el país que construye y Francia, así como la obligación de pagar los derechos aduaneros.

En España, (32) para nacionalizar a un buque se requiere que sea propiedad de españoles, que esté matriculado y abanderado en el país y que la tripulación sea de nacionalidad y, que los oficiales y tres cuartas partes de la tripulación tengan nacionalidad estadounidense.

Para Scialoja la nacionalidad se reconoce y determina en los presupuestos y condiciones especiales que cada Estado establezca en sus leyes aplicables.

(31).- Danjon Daniel.- Traite de Droit Maritime.- T.-I. - Paris, 1926. Pág. 69.

(32).- Gamechogoiocochea y Alegria Francisco.- Tratado de Derecho Marítimo Español. T.-I. Pág. 246.

De los anteriores criterios se desprende, que como una medida proteccionista a la Marina Nacional, la mayoría de las legislaciones establecen una serie de requisitos para concederle protección a través de la nacionalidad, a un buque y se dice que esto lo exige una mayoría porque otros estados, que podríamos llamar de excepción, dejan las puertas abiertas para que cualquier persona pueda y sea propietario de un buque que enarbole la bandera de un país distinto del que el propietario sea nacional.

Así tenemos a las Repúblicas de Costa Rica, Honduras y Panamá, cuyas leyes sólo exigen la inscripción, para conceder la nacionalidad a un buque, razón por la cual estas Naciones cuentan con una gran Marina Mercante, con tripulaciones y propietarios de nacionalidades distintas a la del país otorgante.

Ahora bien, considero necesario analizar cada uno de los presupuestos anteriores e ir enfocándolos a nuestro Derecho y ver cuales son los aplicables en nuestra Legislación Marítima.

a).- El buque adquiere la nacionalidad del país donde fué construido.- Considerar que sólo pudieran ser nacionales los buques que el país produce, en astilleros propios, es un absurdo, puesto que sería necesario que la República Mexicana tuviera astilleros con capacidad sufi-

ciente para construir los buques que forman la Marina Nacional, la que principalmente está constituida por buques manufacturados en astilleros extranjeros y, no obstante eso, tienen nacionalidad mexicana. Al aceptar la tesis de la construcción nos enfrentaríamos al problema de la doble nacionalidad del buque, ya que se aumentaría a la nacionalidad original, o sea, la del país donde se construye, la del país que lo adquiere, por ejemplo: Un buque construido en Japón y adquirido por México, tendría nacionalidad Japonesa y Mexicana.

Para solucionar este problema, nuestra Ley establece, que son considerados buques mexicanos aquellos construidos en el país, y los construidos en el extranjero -- por orden y cuenta de mexicanos o a la solicitud de ellos mismos. (Art. lo. Fracción h del R.A.M.B.)

b).- El buque tiene la nacionalidad de los oficiales y de la tripulación del buque.- Referente a la tesis expresada, ésta se fundamentaría en la idea proteccionista en favor de los nacionales para que únicamente éstos, o su gran mayoría, sean los tripulantes del buque, y así -- evitar que esté en manos de extranjeros el manejo de la Marina Nacional.

En relación al planteamiento del párrafo anterior -- puedo decir que se documenta en lo que nuestra Constitución Política establece en el artículo 32 y enuncia; que-

los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y - para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno - en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.

El tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en - el ejército y en la fuerza de policía o de seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a - la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión - en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes - pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto, y todos los servicios de practicaje y Comandante de Aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República.

En la República Mexicana, tanto el capitán como la - oficialidad son considerados como autoridades que representan al gobierno del país del cual enarbolan la bande--

ra; lo que de ninguna manera es determinante para atribuir nacionalidad al buque, ya que nada tiene que ver la autoridad del buque con los requisitos que con el mismo se deben cumplir para definir su nacionalidad.

c).- Presupuesto que establece que el buque adquiere la nacionalidad del propietario o la del domicilio de éste.- Podemos decir que este criterio es otro de los que nuestra legislación adopta en el Artículo 10. del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques y preceptúa que:

Son considerados como buques mercantes nacionales -- los que reúnan las circunstancias siguientes:

- a).- Ser propiedad de mexicanos;
- b).- Ser propiedad de sociedades o empresas constituidas conforme a las leyes del país, y con domicilio en la República;
- c).- Los encontrados en abandono en alta mar por ciudadanos mexicanos o en aguas territoriales del país;
- d).- Los confiscados por contravenir las leyes de la República;
- e).- Los incautados, expropiados o requisados de acuerdo con las leyes respectivas;
- f).- Los capturados al enemigo y considerados buena-presa;
- g).- Los construidos en la República para su servicio;
- h).- Los construidos o adquiridos en el extranjero por orden y cuenta de mexicanos o a solicitud de los mismos;

- i).- Todos aquellos que por disposición de las leyes del país deban refutarse como embarcaciones mercantes nacionales.

El Artículo 277 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala que un extranjero puede adquirir embarcaciones para servicios industriales, pero que deberá abandonarlas como mexicanas y otorgará fianza en escritura pública que equivalga al veinticinco por ciento del valor de la embarcación, para garantizar el uso de nuestra bandera.

Considerados los elementos fundamentales para que el buque adquiriera su nacionalidad, hace falta conocer la forma en que ésta queda fehacientemente demostrada y al respecto nuestra ley ordena en el Artículo 60. del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques.

La nacionalidad de los buques mercantes se comprobará con los documentos expedidos por la autoridad competente, o sea la suprema patente de navegación, certificado de matrícula o placa, según el caso.

Analizaré someramente cada uno de los documentos anteriores a reserva de estudiarlos con mayor amplitud en otra parte de éste trabajo.

La suprema patente de navegación es el documento expedido por las autoridades marítimas con el que el porta-

dor comprueba que el buque ha sido aceptado como nacional, que tiene el derecho de enarbolar la bandera y que, queda sujeto al Estado que se la otorgó exigiéndole protección y a su vez el buque cumplirá con todas las obligaciones - que el mismo país le imponga.

Una vez que se otorga a un buque la suprema patente de navegación no es posible que adquiriera otra nacionalidad, sin el consentimiento del país que primeramente se la concedió, debe conservarse a bordo del buque y cuando dicha patente falte es motivo suficiente para que los capitanes del puerto detengan el despacho del buque y procedan a la detención de él y de su carga. (Art. 26 del R.A. M.B.)

Del mismo ordenamiento anterior en el artículo 24 se dice que, la suprema patente de navegación es válida para todos los mares y puntos de la tierra durante el período-presidencial que se expida.

Ahora analizaremos la importancia que tiene el certificado de matrícula en relación con el buque; es otro de los documentos indispensables para que el buque acredite su nacionalidad, éste se adquiere en el puerto donde va a realizar su tráfico marítimo el buque, es consultable por cuantos tengan interés en él, es decir que sirve para saber todo lo relacionado con su estado jurídico; el certi-

ficado de matrícula es expedido por el capitán del puerto.

En relación con las embarcaciones menores de veinticinco toneladas brutas de arqueo, llevará, de acuerdo con el decreto presidencial respectivo, una placa de bronce - en lugar visible, que será el modelo que se apruebe, contendrá el número de registro a que pertenezca la embarcación, así como el período presidencial en que sea válida.

Su valor y derechos correspondientes, conforme al decreto respectivo, será cubierto al entregarse la placa. (Art. 41 R.A.M.B.)

5.- Pérdida de la Nacionalidad del Buque.

En el presente capítulo hemos visto que darle la nacionalidad a un buque trae aparejado diversos beneficios y recíprocas obligaciones con el Estado que la otorgó; con venimos en que ese derecho es una necesidad; igualmente - se dice que cualquier circunstancia que ponga en peligro al buque, y consecuentemente, en juego su nacionalidad, - obliga al estado afectado a hacer la reclamación correspondiente a los agresores, o en caso contrario, responderá por las faltas cometidas por sus buques. Es por eso - que podemos decir que la pérdida de la nacionalidad - que es el tema que estudiaremos-, tiene gran importancia, por que si el buque no cumple con los requisitos que se le --

imponen para conservarla, el Estado otorgante tiene el derecho de quitársela, y por lo mismo, el buque será dado de baja en el país donde tuvo su inscripción.

Así tenemos que nuestra Legislación Marítima en el Artículo 48 del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques, precisa los motivos que ocasionan la pérdida de la nacionalidad y que a continuación se expresan:

Los buques de la Marina Mercante Nacional pierden su nacionalidad:

- a).- Por venta o adjudicación en juicio a individuos o empresas extranjeras, de acuerdo con la Ley;
- b).- Por captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si fuere declarada buena presa;
- c).- Por confiscación en país extranjero;
- d).- Por ignorarse el paradero, por más de un año, - después de haberse efectuado las investigaciones correspondientes;
- e).- Por dimisión de bandera.

El hecho de enunciar en primer lugar lo establecido por el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques, de ninguna manera implica que ésta cuestión sea privatista en nuestra legislación, ya que autores distinguidos han tratado el tema de la pérdida de la nacionalidad de los buques. Entre ellos tenemos a Ripert, (33) -

(33) Ripert George.- Op. Cit. Pág. 50.

quien dice que un buque puede perder la nacionalidad desde que es vendido a un extranjero, ya que desaparece así la condición indispensable para que el buque tenga derecho a enarbolar el pabellón nacional y, desde el punto de vista del derecho público, la venta al extranjero puede debilitar a un país deseoso de conservar su marina mercante y que en época de crisis, por ejemplo durante la guerra, la venta a un buque se subordina a una autorización administrativa.

En Italia⁽³⁴⁾ la demolición de la nave es uno de los motivos que ocasionan la pérdida de la nacionalidad, pero en éste caso el propietario deberá hacer la solicitud ante las autoridades correspondientes entregando los documentos que acreditan la nacionalidad y los demás papeles de a bordo. La pérdida de la nacionalidad arrastra siempre consigo el uso del derecho de bandera.

Para Ascoli⁽³⁵⁾ se pierde la nacionalidad cuando las personas de los nuevos adquirentes no reúnen las condiciones requeridas por la ley para poder ser propietario de los buques nacionales, y expresa también que al ser demolido el buque éste pierde su nacionalidad ya que al desaparecer, los documentos que lo amparaban ya no tienen efecto y no podrían servir a su fin, pudiendo convertirse en instrumento de fraude.

{34).- Brunetti Antonio.- Op. Cit. Págs. 304 y 311.

{35).- Ascoli Próspero.- Op. Cit. Págs. 33 y 44.

El jurista Alberto Díez Mieras⁽³⁶⁾ señala que el abandono del buque, siempre que éste quede reducido a la condición de despojo, es motivo suficiente para que pierda su nacionalidad.

El mismo autor censura el hecho de que en algunas legislaciones, como la francesa, se pierde la nacionalidad del buque cuando se modifica la condición del personal y no responde más a las prescripciones de su sistema, cosa que no aprueba, por que la nacionalidad del capitán y de los oficiales, así como su edad y otras circunstancias personales, sólo constituyen una condición de ajuste, más que una verdadera característica para la calificación del buque.

Como se puede apreciar, todos los países tienen un régimen jurídico especial para desnacionalizar a los buques, y esto sucede cuando las actitudes que se asumen con el buque originan peligro para el Estado otorgante. Sería a todas luces impedir a un Estado la posibilidad de desligar de su marina, a un buque que incumple o lesiona, que pierda en guerra o resulta presa de otro país o lo confisquen, y, en fin, que incurra en cualquier presupuesto establecido en el derecho para la desnacionalización, ya que impedirlo equivaldría a dejar al Estado otorgante sujeto a múltiples responsabilidades en virtud del compromiso de respaldo que adquiere, para con el buque.

(36).- Díez Mieras Alberto.- Op. Cit. Pág. 81 y Sigs.

6.- Convención de Ginebra.

Ahora bien, referente a las convenciones sobre Derecho Marítimo en las que ha participado nuestro país, veremos lo que trata la Convención de Ginebra sobre alta mar, del tema que nos ocupa.

Con relación a la nacionalidad de los buques se acordó que cada Estado señalará cuales son los requisitos indispensables para conceder la nacionalidad a sus buques, así como también, para que pueda inscribirse en un registro de su territorio.

Se establece también que debe existir una relación auténtica entre el Estado y el buque para que éste adquiera la nacionalidad y pueda usar la bandera del país.

El Estado tiene que ejercer su jurisdicción y autoridad efectiva sobre los buques que enarbolan su pabellón, ya sea en el aspecto administrativo, técnico y social. - Cada Estado expedirá los documentos procedentes para que el buque pueda navegar.

La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la Ley del Estado que la haya concedido.

En caso de piratería sólo los buques de guerra o aeronaves militares, y otros buques o aeronaves al servicio

de un gobierno pueden hacer la captura.

Si un buque es apresado por sospecha de piratería -- sin fundamento, el estado que lo apresó responderá ante el Estado de la nacionalidad del buque de los daños y perjuicios que causó por la captura.

Por lo que se refiere a los Estados que poseen buques y carecen de litoral marítimo, se ha establecido el derecho de paso inocente; entendiéndose por paso inocente el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores; ya sea para dirigirse a estas aguas; o ya sea para dirigirse a alta mar viniendo de ellas. Es inocente el paso mientras no sea perjudicial para el orden y la seguridad del Estado ribereño; éste paso se efectúa con arreglo a ésta convención o con arreglo a otras disposiciones del Derecho Internacional.

Los buques submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y mostrar su bandera, en el caso del derecho de paso inocente.

Para gozar de la libertad de tránsito en el mar en igualdad de condiciones en los estados ribereños, los estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. Consecuentemente los estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con éste el

timo y de conformidad con las convenciones internacionales existentes:

- a).- Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;
- b).- A los buques que enarbolan la bandera de éste estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada de los puertos marítimos y a su utilización.

Los buques deben navegar con la bandera de un sólo Estado, y sólo en casos excepcionales podrá no hacerlo, siempre y cuando no se encuentra de modo expreso en los tratados internacionales o en la presente convención. El cambio de bandera sólo se podrá efectuar estando el buque en viaje, como resultado de un cambio efectivo de propiedad o en el registro.

En caso de que un buque navegue con la bandera de dos o más estados utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado.

Para finalizar podría decir, que la mira de las convenciones ha sido siempre estructurar normas iguales para todos los países que posean buques, con objeto de uniformar el Derecho Marítimo, para hacerlo al alcance universal, porque hoy en día no debe conservarse éste derecho diferente para cada continente.

BIBLIOTECA CENTRAL

U. N. A. M.

CAPITULO II
ABANDERAMIENTO DEL BUQUE.

- 1.- La Bandera y el Derecho de Bandera.
- 2.- Procedimiento de Abanderamiento del Buque.
- 3.- Uso de la Bandera en el Buque.
- 4.- Pasavante Provisional.
- 5.- Pérdida de la Bandera.

CAPITULO II

ABANDERAMIENTO DEL BUQUE

1.- La Bandera y el Derecho de Bandera.

Así como los individuos tienen un estado civil, una nacionalidad y un domicilio, que distingue a unos de ---- otros, de igual forma, al hablar de los buques podemos referirnos a su nacionalidad y a su bandera --que es el emblema nacional del país que le concedió el abanderamiento--, y podemos decir que el abanderamiento es uno de los requisitos elementales para la identidad del buque, ya -- que carecer de él dá lugar a ser amonestado o apresado en su tránsito por los mares.

La bandera es considerada como el signo distintivo -- de la nacionalidad, y refleja para el buque una situación especial de protección que garantiza el país que otorga -- el abanderamiento. Claro está que es insuficiente el mero uso de la misma como signo indiscutible de legalidad, -- y de ésta forma se hace necesario y obligatorio que el -- uso del pabellón esté debidamente amparado por documentos que siempre deberán llevarse a bordo del buque, y que concreta y principalmente con, la suprema patente de navegación y el certificado de matrícula. Estos documentos al igual que la bandera, son objetos que en forma complementaria demuestran la nacionalidad del buque.

Permitir que un buque enarbole el pabellón de un país, es una manera de conceder protección y fué establecido en Francia por medio de una Ordenanza que se publicó en el año de 1659, en la cual se otorgó a las embarcaciones francesas diversos privilegios.

Posteriormente en el año de 1816, se estableció en el citado país, por medio de una Ley, que el pabellón que enarbolaban los buques franceses les daban una protección absoluta de acuerdo con las leyes de Francia.

El autor Mezzera Alvarez⁽¹⁾ nos habla de que existen una gran cantidad de Leyes y Decretos que se refieren al abanderamiento de buques y a los requisitos que deben observarse para que un buque sea nacional y, en consecuencia pueda enarbolar la bandera nacional.

También hace mención de una ley referente al abanderamiento de fecha 10 de octubre de 1947, la que por primera vez tiende a disciplinar el uso de la bandera nacional y los requisitos que deben observarse para obtener el abanderamiento. Según esa ley, adquiere el carácter de buque nacional, con todas las consecuencias que ésta calificación lleva implícita, tanto en derecho interno como en derecho internacional, si se acredita que el buque pertenece a una persona inscrita en el Registro de Comercio y siempre que se constituya una garantía para asegurar --

(1). - Mezzera Alvarez Rodolfo.- Curso de Derecho Marítimo, Organización Medina.- Montevideo Uruguay, 1954. ---
Pág. 89.

que la nave sea empleada en comercio honesto.

Por otra parte encontramos en el Derecho Español, un Reglamento de Insignias, Banderas y Distintivos, que fué aprobado por decreto de lo. de octubre de 1945, conforme a tal decreto se reconoce como bandera nacional de guerra, a aquella adoptada por cada nación como distintivo de lo que le pertenece; y que bandera de matrícula es la misma del puerto en el cual se ha matriculado una nave y que es enarbolada únicamente por los buques mercantes.

Nuestro país tiene un decreto que se refiere a la bandera, y que fué publicado en el Diario Oficial del 17 de agosto de 1968, en el que se enuncia el derecho que se le concede a los buques para portar la bandera nacional, y expresa que su uso será de acuerdo con lo especificado en sus leyes y reglamentos aplicables, y establece en el artículo 8o. que la bandera nacional se caracteriza por un rectángulo dividido en tres franjas verticales de medidas idénticas con los colores en el siguiente orden a partir del asta; verde, blanco y rojo. En la franja blanca y en el centro, tiene el Escudo Nacional, con un diámetro de tres cuartas partes del ancho de la franja. La proporción entre anchura y longitud de la bandera es de cuatro a siete; podrá llevar un lazo o corbata de los mismos colores, al pie de la moharra.

En relación a lo que debemos entender por bandera, - puedo afirmar que los criterios de las distintas legislaciones son semejantes al establecer el concepto de bandera. A continuación transcribo las que a mi parecer resultan más interesantes.

Las primeras banderas de los buques fueron sin duda pequeñas emágenes en el extremo del mástil de la embarcación tales como las usadas en los escudos que como defensa utilizaba el jefe de una tribu. Por lo tanto la bandera es el símbolo de lo que fué, de lo que es y será nuestra patria. (2)

Conforme a esta disposición, la bandera es el lienzo o tela utilizado para adorno en las festividades y que -- sirve también para hacer señales a los buques y semáforos, insignias de tela aseguradas en una asta cuyo color o escudo indica la nación o potencia a que pertenece un castillo o el buque en donde está colocada. (3)

Según Ascoli, la bandera no es solo el emblema del suelo patrio, sino también considera que el buque que la porta es parte del territorio nacional, consecuentemente, todos los actos jurídicos públicos y privados que se realicen a bordo de un buque serán regidos y regulados por las leyes del país que abandera la embarcación. Por otra parte el mismo autor nos dice que para el hombre de mar,-

(2).- Enciclopedia Cultura, Científica, Literaria y Artística.- México.

(3).- Enciclopedia General del Mar.- V.- 1.

la bandera representa la patria lejana, es el signo protector que cubre la mercadería y que por lo mismo somete al buque a las leyes de la nación que lo abanderó y hace gozar al capitán, al equipaje y a los pasajeros de los efectivos beneficios y de los mismos derechos que podía gozar dentro del territorio nacional al que pertenece el buque. (4)

Brunetti (5) dice que bandera es el signo distintivo y aparente de la nacionalidad y que constituye el medio más simple para afirmarla, aunque no suministre la prueba decisiva de ésta, la que resulta solamente de los papeles de a bordo.

Manifiesta además, que los capitanes sin estar para ello autorizados, adoptasen una bandera de otro Estado, es al mismo tiempo, una grave infracción a las normas del derecho internacional y un atentado a su Derecho Público-Interno.

Alejandro Bacardi (6) manifiesta que bandera es la insignia o señal que consta en un gran lienzo, tafeta u otra tela de figura cuadrada o cuadrangular, asegurada por uno de sus lados en una asta o palo alto; lienzo que por su color o por el escudo que tiene gravado, daba a --

(4).- Ascoli Próspero.- Del Comercio Marítimo y de la Navegación. T.-I. Buenos Aires, 1953 Pág. 25.

(5).- Brunetti Antonio.- Derecho Marítimo Privado Italiano. T.-I. Editorial Bosch.- Barcelona España 1950.- Págs. 296-297.

(6).- Diccionario Bacardi.- Diccionario del Derecho Marítimo de España Barcelona.- Establecimientos Tipográficos de Narciso Ramírez. 1861.

conocer la nación o potencia a que pertenecía el buque.

La costumbre mencionada, continúa diciendo el autor-- citado, se remonta a los más antiguos tiempos y ha sido -- siempre el emblema a cuyo alrededor han sostenido los ejér citos de mar y tierra sus combates, y expresa que de acue-- do con las leyes de marina, el uso de la bandera da lugar-- no sólo a saber cual es la nación a que pertenece el buque sino que, además indica si es de guerra o mercante y que -- por la diferente forma en que enarbolan la bandera los bu-- ques de guerra se deduce la jerarquía del jefe que la ma-- neja.

El hecho de que un buque ostente la bandera de un -- país se considera como un signo exterior de la nacionali-- dad y por lo mismo ningún buque puede considerarse nacio-- nal, ni izar la bandera, si no está provisto del Acta de -- Nacionalidad. (7)

Para mí, la bandera es un emblema adoptado por cada-- nación mediante el cual se representa el sentimiento pa-- trio, es un pendón al que están sujetas todas las personas y cosas ubicadas dentro de los dominios territoriales de -- una misma nación, la idea de la bandera se proyecta y re-- fleja en el individuo, como parte integrante de la naciona-- lidad.

(7).- Scialoja Antonio.- Sistema del Derecho de la Navega-- ción (Trad.) Editorial Bosch.- Buenos Aires, 1950.

En cuanto al abanderamiento, manifiesta José Ma. Garibi⁽⁸⁾ que en el ámbito del Derecho Internacional, tradicionalmente se refiere a una Ley de Bandera o a un Derecho de Bandera, que es lo que regula las relaciones entre todas las naciones, en cambio, el buque que no ostenta la bandera de un país, puede ser tratado como enemigo y puesto fuera de la Ley. Considera también que el abanderamiento es el acto de proveer a un buque de los documentos indispensables para autorizar su bandera, ya que ningún buque puede usar la bandera de un país, si no está previamente matriculado.

Para abanderar un buque de procedencia extranjera es necesario inscribirlo en la lista correspondiente del registro del país cuya bandera solicita, también se señala que el abanderamiento en la actualidad es una obligación, un requisito indispensable para que un buque tenga una nacionalidad y no navegue como barco pirata, ya que en este caso cualquier buque de guerra puede apresarlo y sancionarlo, imponiéndole la nacionalidad del país cuya bandera enarbola el barco de guerra. (9)

Conforme al Derecho Argentino, para que un buque tenga derecho a enarbolar la bandera de su nación deberá reu-

(8).- Garibi Undabarrena José Ma. Derecho Marítimo Práctico. Pág. 19

(9).- Enciclopedia General del Mar.

nir las siguientes condiciones:

- a).- Estar inscrito en la matrícula de la nación,
- b).- Ser mandado por capitanes y oficialidad con título argentino,
- c).- Usar obligatoriamente el idioma nacional en las ordenes de mando verbal y escritas y del servicio del buque, en las autorizaciones libros y documentos exigidos por el Código de Comercio.

En algunos países como Grecia, Liberia, Costa Rica y Panamá, los propietarios de los buques pueden libremente usar la bandera que mejor convenga a sus intereses, y sin limitación otorgan múltiples beneficios a los buques que enarbolan su pabellón, si en su país de origen no se le conceden.

Es requisito esencial para que un buque pueda portar la bandera de un país, que éste posea un litoral marítimo. Para ésta regla existe una excepción, que es aquella que otorga el derecho de tener buques que porten su bandera a países carentes de litorales marítimos.

Este derecho quedó establecido en el Tratado de Paz de Versalles, firmado el 28 de junio de 1919.

Entre los países carentes de litoral marítimo y que tienen buques que portan su bandera, está Suiza, cuyos buques mercantes navegan por todo el mundo sin restricción alguna.

Así también, en el artículo 30. sobre alta mar, de la Convención de Ginebra de 1958, prescribe que los estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar, garantizando los estados intermedios; a).- En condición de reciprocidad al libre tránsito por su territorio; b).- El mismo trato a los buques que enarbolan la bandera del Estado interior que a los propios, en cuanto a entrada y utilización de los puertos.

En la República Mexicana existen dos clases de abanderamiento; aquel que se lleva a cabo con carácter provisional y que hacen los agentes consulares de una nación en el extranjero, en relación a los buques que deseen adquirir su nacionalidad, y otra, que es la de carácter definitivo y se lleva a cabo en nuestro país por la Secretaría de Marina a través de la capitania de puerto en donde va a estar destinado el buque, y que será su puerto de matrícula.

Las embarcaciones mercantes de nuestro país deben enarbolar la Bandera Nacional compuesta de tres franjas verticales de colores verde, blanco y rojo, con una proporción de tres partes en sentido horizontal por dos en vertical; y para los buques de guerra el requisito es que el pabellón nacional guarde proporción de dos de ancho por tres de largo.

Para que un buque pueda enarbolar la bandera mexicana-

na es necesario que el propietario tenga ésta nacionalidad y que el buque sea inscrito en el Registro Público -- Marítimo Nacional.

Por otra parte en el Reglamento de Inspección Naval de Máquinas se preceptúa, que todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que pretendan abanderarse, deberán ser inspeccionadas antes de ponerse en servicio para lo cual el dueño o naviero hará la solicitud relativa al Capitán de Puerto que corresponda.

Practicada la visita por el inspector o por el Capitán de Puerto, en ausencia de aquel, se expedirá al buque el "certificado de seguridad de máquinas" que lo autoriza para navegar y traficar siempre que reúna los requisitos restablecidos. (Art. 24)

Sobre este mismo tema el Artículo 276 de la Ley de Vías Generales de Comunicación estatuye, que las embarcaciones mexicanas tienen derecho a enarbolar el pabellón mexicano, debiéndose matricular previamente en alguna capitania de puerto del litoral en que navegan, a solicitud del naviero, quien deberá tener un representante en el puerto de matrícula.

2.- Procedimiento de Abanderamiento del Buque.

Es conveniente conocer la forma en que el abandera--

miento se lleva a cabo, porque éste es el más importante y significativo de los actos que se realizan con el buque.

Las formalidades que en nuestro país deben cumplirse para abanderar un buque se encuentran especificadas en el Reglamento para el Abanderamiento y Matriculación de los buques, que en su Artículo 18 nos dice que una vez que se cumpla con lo dispuesto en el Artículo 17 referente al arqueo, se procederá a realizar la inspección de cubierta y máquinas, el capitán del buque y el capitán de puerto se trasladarán a bordo del buque, siempre que sea mayor de treinta toneladas brutas, y en presencia de los propietarios o de los legítimos representantes y de la tripulación, hará la declaración de que el barco es mexicano en los siguientes términos:

"A nombre de la nación y por suprema disposición del C. Presidente de la República, declaro solemnemente que el buque (su nombre y puerto de matrícula) es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorgan las leyes del país quedando bajo la protección y amparo de la bandera de la República".

Hecha esta declaración se izará la bandera nacional y se levantará una acta que suscribirán las personas que

hayan concurrido al acto, el original del acta será enviada a la Secretaría de Marina, y reserva una copia para el expediente que deberá formarse en la capitania de puerto de que se trate.

Terminada la ceremonia, especifica el Artículo 19 — del Reglamento citado, ⁽¹⁰⁾ el capitán de puerto hará entrega personalmente al capitán del buque, de los certificados de matrícula, de seguridad de cubierta y máquinas, así como el pasavante expedido, que será canjeado en su oportunidad por la suprema patente de navegación que deberá expedir el Ejecutivo de la Unión, y por el certificado de matrícula o placa según el caso. Cuando el abanderamiento de un buque sea previo a su matrícula, al terminar la ceremonia se entregarán los certificados de seguridad de cubierta y máquinas, así como el pasavante.

Al referirse al abanderamiento el jurista Rodolfo Mezzera Alvarez ⁽¹¹⁾ nos dice que en este procedimiento se exige al propietario del buque que desee enarbolar la bandera nacional que acredite previamente su derecho de propiedad y que tenga la inscripción en el Registro Público de Comercio. Solo que si se trata de sociedades, deberá además inscribir en el Registro la escritura constitutiva de la persona moral propietaria o los estatutos de la misma. De acuerdo con lo anterior, los buques con pabellón —

(10).- Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques.

(11).- Mezzera Alvarez Rodolfo.- Op. Cit.- Págs.- 85-86-89-90.

nacional pueden pertenecer íntegramente a personas o sociedades extranjeras domiciliadas en el exterior, siempre que cumplan con los requisitos del Registro.

En este sentido, nuestra Legislación exige que las personas o sociedades extranjeras se encuentren domiciliadas dentro de la República y no concede el abanderamiento, en caso de que tenga su domicilio en el exterior, así, en virtud del abanderamiento los buques mercantes nacionales gozarán de ciertos privilegios que no se conceden a los navios extranjeros.

Por otra parte, tales naves estando en puertos extranjeros o en aguas territoriales de otro país, como hemos dicho, gozan de ciertos derechos semejantes a las inmunidades de que gozan los buques de guerra ya que rige la Ley del país de su bandera.

Para el maestro Alberto Díez Mieres, si un barco va a abanderarse existen dos regímenes administrativos distintos, uno en aquellos países en los que es objeto de expresas formalidades el registro y el otorgamiento del título que justifique el derecho de usar la bandera mercante, independientemente de la matrícula. Este título se llama "acte" o "brevet de Francesación" en Francia, "atto di nazionalità" en Italia.

El otro regimen es el propio de países como Argentina y España, en los que la matrícula basta por sí sola para conferir al buque la nacionalidad y por ende el uso de la bandera. (12)

Por último es pertinente hacer notar que de conformidad con nuestra Legislación, no únicamente los buques de guerra y los mercantes deben abanderarse, sino que este requisito se extiende a toda clase de embarcaciones ya sea de mayor o de menor tonelaje. Así encontramos que en diversos artículos del Reglamento de Yates, se hace referencia al abanderamiento. El propietario de un yate que desee izar en él la bandera nacional, deberá solicitar por escrito la autorización correspondiente del Departamento de Marina Nacional, por conducto de la Capitanía de Puerto que más le convenga, y en caso de que la embarcación se encuentre en aguas territoriales de un país extranjero, por conducto del cónsul mexicano que radique en ese lugar.

Los yates que se abanderan nacionales quedan exentos del pago del registro, matrícula y servicio de inspección. (13)

3.- Uso de la Bandera en el Buque.

(12).- Solís Guillén Eduardo.- El Buque y su Naturaleza - Jurídica.- México-1951.- Pág. 168.

(13).- Reglamento de Yates.- Arts. 7 y 10.

El uso de la bandera se remonta a los más antiguos tiempos y ha sido el emblema del hombre en sus constantes luchas por la adquisición del poder.

Las formas y colores que el hombre ha dado a su pabellón ha sufrido grandes variantes en el transcurso de la historia, sin embargo el destino de ellas ha sido siempre el mismo; constituirse en símbolo de la patria. En relación a su simbolismo se dice, por ejemplo, que cuando un país ha otorgado la bandera a un buque lo autoriza para ostentar su nacionalidad.

El uso de la bandera trae aparejadas ciertas responsabilidades, que evitan el mal uso de la misma.

Dentro de los principios a que debe sujetarse el uso de la bandera, tenemos que todo buque nacional o extranjero, al entrar o salir de un puerto, debe llevar la bandera desplegada. Esta medida se adopta con el fin de que se tenga conocimiento exacto de su nacionalidad. En caso de que esta disposición no se lleve a cabo, las autoridades de puerto están facultadas para exigir a los capitanes de los buques queicen la bandera del país a que pertenezcan.

A los buques de guerra se les concede esa misma oportunidad y se denomina "derecho de verificación de paba---

llón", ésta autorización es otorgada a éstos, ya que en éste caso tienen el carácter de fuerza pública del Estado, y se hace con el fin de dar protección al comercio y evitar la piratería. Esto no se considera como un derecho, sino como medio necesario en la vida del mar y una medida política que aplican los países. (14)

Los buques de guerra de todas las naciones tienen derecho para tener o detener a un buque e inspeccionarlo en el mar, requiriendo sus papeles de a bordo cuando existe la sospecha de que el buque detenido realiza actos ilícitos:

El derecho anterior se encuentra regulado en algunos tratados, como el Acta Antiesclavista de 1890, la Convención para la pesca en los mares del norte, de 1889.

La determinación de si el buque ha sido facultado para usar determinada bandera y a transportar la documentación necesaria para probar su nacionalidad, nos dice José Ma. Garibi, (15) depende del tribunal de la nación que otorgó al buque la bandera.

Para Scialoja (16) el uso de la bandera debe regularse detalladamente cuando se trata de buques de la marina mercante y, que todo buque nacional tiene el derecho de -

(14).- Brunetti Antonio. Op. Cit. Pág. 296.

(15).- Garibi Undabarrera José Ma. Op. Cit. Pág. 633-672.

(16).- Scialoja Antonio. Sistema del Derecho de la Navegación (Tad.).- Editorial Bosch.- Buenos Aires, 1950 Pág. 134.

usar la bandera de la patria y en ocasiones tiene el deber de hacerlo.

Respecto a la asimilación de las banderas nos dice - que como consecuencia de la libertad de la navegación y - del carácter internacional del tráfico marítimo, se ha establecido el principio denominado de "asimilación de las banderas" sancionado por todos los tratados internacionales de navegación, dicha asimilación consiste en darle a todos los buques un trato igual, independientemente de su nacionalidad, no obstante que existen algunos países que establecen principios e instituciones tendientes a favorecer sólo a sus buques mercantes.

El autor Alberto Diez Mieres⁽¹⁷⁾ considera que las autoridades no pueden negar el derecho de usar el pabellón cuando las condiciones para adquirirlo se han cumplido, ya que es un derecho que la ley confiere al interesado, siempre que éste, se ajusta a sus exigencias y que, por otra parte, tiene facultad para negarla cuando presume que la falta de objeto lícito es evidente en el uso del pabellón pretendido.

En algunos países como Estados Unidos de Norte América, Brasil, Chile, Uruguay, Cuba, Panamá, Nicaragua, Bolivia, Portugal, Francia, Israel, Rusia y Siria no hay dife

(17).- Diez Mieres Alberto.- Curso de Derecho de la Navegación.- Edición, Librería Ciencias Económicas, -- Buenos Aires Argentina.- Pág.

rencia entre la bandera que usa un buque mercante y uno de guerra.

En cambio si existe una diferencia entre la bandera de guerra y el emblema mercante en algunos países como México, Venezuela, Colombia, Ecuador, España, Finlandia en los cuales se añade al emblema mercante un símbolo para que lo enarbolar un buque de guerra. En Inglaterra la insignia británica roja y la insignia blanca distinguen respectivamente, a los buques mercantes de los navios de guerra. (18)

En la República Mexicana una vez que un buque, por haber cumplido con todos los requisitos de ley, adquiere el derecho para enarbolar y usar la bandera mexicana, está facultado para navegar bajo la nacionalidad mexicana, y se encuentra sujeto al estatuto jurídico de las leyes de nuestro país bajo el amparo y protección del mismo.

Las leyes aplicables a la navegación en nuestro país estatuyen medios proteccionistas para los buques que naveguen amparados bajo la bandera mexicana.

La Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar a las embarcaciones extranjeras, por un tiempo determinado, para que establezcan servicios regulares de transporte de pasajeros y carga en tráfico de cabotaje, cuando a su jui

(18).- Díez Mieras Alberto. Op. Cit. Pág. 89.

cio, así lo requiera el interés público. (19)

Conforme al artículo 194 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se entiende reservado exclusivamente a las embarcaciones mexicanas todos los servicios y operaciones que la misma Ley no autoriza para las extranjeras, para que ésta pueda desempeñar cualesquiera de las operaciones a que tienen preferencia las nacionales, será necesario que reuna iguales o mejores condiciones que éstas.

La misma Ley en el artículo 192, establece la obligatoriedad para las embarcaciones de matrícula extranjera que hagan servicio regular de pasajeros de puertos mexicanos al exterior, utilizar servidumbre mexicana, en la forma y términos que fije el reglamento respectivo. Se exceptúan de este principio a las embarcaciones que traigan servidumbre de habla española.

En el Decreto de bandera ya mencionado en este capítulo publicado en el Diario Oficial del 17 de agosto de 1968, en cuanto al uso de bandera dispone el artículo 14, que en fechas solemnes para toda la nación deberá izarse la Bandera Nacional, a toda o a media asta, según se trate de festividades o duelo, respectivamente, en escuelas, templos y demás edificios públicos, así como en la sede de las representaciones diplomáticas y consulares de México. Todas las naves aéreas y marítimas, portarán la Ban-

(19).- Ley de Vías Generales de Comunicación. Art. 193 -- parte final.

dera Nacional y la usarán conforme a las leyes y reglamentos aplicables.

Así también el artículo 15, menciona que la Bandera Nacional se izará diariamente en las oficinas de población, aduanas, capitanías de puerto y aeropuertos internacionales.

Por último en el artículo 18, ⁽²⁰⁾ establece que en los casos a que se refiere el artículo anterior, con la salvedad en lo dispuesto para planteles educativos y embarcaciones en el artículo 14, la bandera será izada a las seis horas y arriada a las dieciocho.

En general dentro de las distintas leyes y reglamentos comprendidos por la Legislación Marítima Mexicana, encontramos pocas reglas a las cuales debe someterse el uso de la Bandera Mexicana en los buques.

Por tal razón considero que sobre este tema sería interesante ir reuniendo todas y cada una de las reglamentaciones que se encuentran dispersas, y así, poco a poco ir perfilando todos los temas del Derecho Marítimo, para que éste alcance su pleno desenvolvimiento. Sin embargo, a últimas fechas se ha tomado más interés por los estudios del derecho, para resolver los problemas que en general surgen en nuestra materia.

(20).- Diario Oficial de la Federación del 17 de Agosto de 1968.

4.- Pasavante Provisional.

Para que un buque sea transportado de un país extranjero al país donde se va a destinar es necesario, que se le provea de una bandera con la que pueda surcar los mares con absoluta libertad, a esto podría denominarse abanderamiento provisorio, este abanderamiento está amparado por un documento que se denomina pasavante provisional, - claro está que existen otros casos en que este documento se expide, y así tenemos que, puede servir como sustituto de la suprema patente de navegación o cuando ésta ha sido extraviada o destruida.

Puedo decir que, las formalidades que se llevan a cabo con el abanderamiento definitivo son las mismas que se requieren para el abanderamiento provisional, en las embarcaciones que van a navegar con pasavante.

Ahora bien, se considera al pasavante provisional -- como el documento expedido por la autoridad de marina con el que se faculta al buque para la navegación, puesto que en ningún caso puede navegar sin él, bajo pena de confiscación del buque y de su carga.⁽²¹⁾

Por su parte el maestro Mezzera Alvarez⁽²²⁾ al referirse al abanderamiento que consideramos provisorio, dice que se gestiona ante los agentes consulares y tiende a la

(21).- Diccionario Bacardi.- Op.- Cit.

(22).- Mezzera Alvarez Rodolfo.- Op.- Cit.- Pág. 91.

obtención de un pasavante luego de cumplimentar diversos requisitos, los que son similares a los que se establecen para la solicitud de abanderamiento definitivo.- Lo anterior se realiza ante las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores, los que mediante el agente consular deberán recabar el previo pronunciamiento de la Prefectura General Marítima, la que a su vez debe reunir un informe con base en el que se adoptará la resolución que corresponda.

Una vez lograda la expedición del pasavante, continúa diciendo el autor, puede el dueño del buque enarbolar provisionalmente la Bandera Nacional, pero está obligado a dirigirse directamente a la República y comparecer con el buque en el puerto nacional, dentro de un tiempo determinado, para solicitar de inmediato en el país, ante las autoridades nacionales el abanderamiento definitivo.

Para el cumplimiento de lo anterior, el propietario debe otorgar una garantía, que se pierde en beneficio del Estado, en caso de no lograr el abanderamiento, quedando el buque impedido para operar en puertos de la República, y adoptarse a las medidas necesarias para que la nave no continúe usando la Bandera Nacional.

El pasavante se solicita para transportar a una nación el buque construido o adquirido en país extranjero y

en caso de que el acta de nacionalidad se haya perdido o destruido. (23).

La Legislación Marítima Mexicana, menciona varias -- disposiciones vigentes, relativas a lo que es el pasavante provisional.

El Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques dice en su artículo 9, que las embarcaciones -- que se adquirieran en el extranjero deberán abanderarse provisionalmente ante la autoridad consular del puerto de salida, la que expedirá un pasavante de navegación directo hasta el puerto nacional que haya elegido el armador, para la matrícula definitiva.

El consul que expida un pasavante de navegación tiene obligación de dar aviso a la Secretaría de Marina, --- inmediatamente después de haber expedido el pasavante, -- enviando copia de éste y del rol de tripulación, así como copia de los certificados de seguridad de cubierta y -- máquinas, que expedirá el capitán y el jefe de máquinas -- nombrado para recibir el buque, certificado que será válido hasta el puerto nacional en que debe matricularse.

Las embarcaciones construidas en el extranjero, llevadas al país por tierra, podrá traer un pasavante, extendido por el cónsul del lugar de salida, o en su defecto,--

(23).- Brunetti Antonio.- Op. Cit. Pág. 316.

gestionarlo de la Secretaría de Marina, bien directamente o por conducto de cualquier capitania del país.

Cuando una embarcación vaya a ser matriculada, y por vía de inspección sea puesta a navegar, el capitán de -- puerto que haya sido elegido como el de su matrícula le -- expedirá un pasavante de navegación válido por 90 días, -- el cual podrá ser prorrogado por dos ocasiones, la prime-- ra por 60 días y la segunda por 30 días; dentro de éstos-- plazos deberá dejar matriculada su embarcación. La falta de cumplimiento será motivo de sanciones y de suspensión de navegación del buque.

Igual procedimiento se seguiría en los casos de tras-- lado de destino, siendo obligación del capitán del puerto que expida y prorrogue los pasavantes que el mismo artícu-- lo cita, enviando una copia de éstos a la Secretaría de -- Marina.

Cuando una embarcación tenga en trámite su matrícula y su navegación sea al extranjero, el pasavante será exp-- dido por la Secretaría de Marina con firma del Secretario del Ramo. (24)

Las embarcaciones matriculadas para hacer navegación costera, interior o de puerto, que tuvieran necesidad de-- salir para puertos extranjeros con el fin de llevar a ca--

(24).- Art. 27 del Reglamento para el Abanderamiento y -- Matrícula de los Buques.

de reparaciones, se proveerá de un pasavante que expedirá la Secretaría de Marina, en la que se expresará el objeto del viaje y el puerto de destino, en la inteligencia de que el referido pasavante sólo será válido por una vez. - (Art. 29 del R.A.M.B.)

El artículo 49 del Reglamento de Inspección Naval de Máquinas preceptúa con relación al pasavante que cuando se trate de embarcaciones que salen de puertos extranjeros y se dirigen a puertos mexicanos con objeto de ser inspeccionados para su abanderamiento y matrícula, su capitán deberá proveerse de un pasavante expedido por el cónsul mexicano del puerto de salida, previa declaración-suscripta y bajo la responsabilidad del jefe de máquinas de la embarcación, de que ésta se encuentra en buenas condiciones en lo que respecta a sus máquinas y accesorios - así como que tiene la cantidad suficiente de combustible y agua para efectuar la navegación que pretenda.

Concluyendo, puedo decir que en el Derecho Marítimo-aplicable a nuestro país, el pasavante provisional es el documento expedido por el cónsul mexicano, o aquel que se otorga dentro del país, a buques que no han cumplido con determinadas formalidades para abanderarse definitivamente, y que tiene necesidad de transitar en el mar.

5.- Pérdida de la Bandera.

Decir que el buque pierde el derecho de bandera, es desconocerle todos los beneficios que con ella tenía, ya que, para el país que se la concedió deja de ser una de las tantas cosas que están arraigadas a él. Las causas que originan que el pendón se pierda tiene diversos orígenes o sea, que el buque deja de portar la bandera nacional por voluntad propia de sus poseedores o por circunstancias ajenas a la voluntad de sus propietarios.

Nuestra Legislación señala las causales de la pérdida de bandera y son, las que a continuación transcribo:

- 1.- Por venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros.
- 2.- Por su captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque fuere declarado buena presa.
- 3.- Por pérdida total o por ignorarse su paradero -- por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula.
- 4.- Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable la nacionalidad mexicana.
- 5.- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que le imposibilite para navegar por más de dos años y.
- 6.- Por dimisión de la bandera, la dimisión de la -- bandera no se puede realizar sin autorización -- del Ejecutivo Federal. (Art. 95 de la L.N.C.M.)

Analizando cada uno de los puntos anteriores se puede ver que la causales que se especifican en el punto 1 y

4, se pueden considerar como voluntad de sus propietarios quitarle al buque la bandera que porta; sin embargo en -- los puntos 2, 3 y 5 podemos encontrar que son causas ajenas a la voluntad de quienes gobiernan al buque, las que ocasionan la pérdida de la bandera mexicana en él.

Ahora bien, referente al punto 6, que trata de la dimisión de la bandera, puedo decir que ésta consiste en la renuncia que hacen los dueños o armadores de los buques a seguir portando la bandera mexicana en ellos, y ésta renuncia se hace con toda libertad ya que, al no existir -- ninguna coacción para que el buque porta la bandera mexicana, tampoco debe obligarse a tener algo que ya no se desea. Pero podemos decir que la autorización de dimisión de bandera sólo la acordará la Secretaría de Marina cuando estén garantizados; el interés del fisco, el pago de los salarios y prestaciones de la tripulación, los gastos de reparación hasta el puerto nacional en que fuere contratada, y esté además, libre de cualquier otra responsabilidad. (Art. 50 del R.A.M.B.)

El artículo 51 del Ordenamiento mencionado señala -- una vez que un buque mercante nacional haya sido dado de baja, según las circunstancias de los artículos 33, 48 y 49 se recogerán los documentos que le hubieran pertenecido, así como su bandera, remitiéndose todo a la Secreta--

ría de Marina, la que acusará el recibo correspondiente y ordenará la cancelación de la fianza si la hubiere, siempre que el propietario haya cumplido con las obligaciones que le marcan las leyes y reglamentos que se relacionan con la embarcación.

El autor Antonio Brunetti⁽²⁵⁾ al referirse a éste tema considera que la retirada de la bandera produce la pérdida definitiva de la nacionalidad, quedando facultada -- la autoridad portuaria para retirar el nombre de la embarcación del diario náutico, así como los papeles de a bordo.

Señala el mismo autor, que el retiro de la bandera -- tiene lugar en los casos siguientes:

- 1.- Por muerte del propietario, por venta voluntaria, por venta forzosa que es el caso de la adjudicación, por donación o por cualquier otro convenio, por abandono a los acreedores o a los aseguradores.
- 2.- Por perder la ciudadanía italiana la mujer propietaria al contraer matrimonio con un extranjero.
- 3.- Por perder la sociedad comercial, o la persona jurídica propietaria, las condiciones conforme a las que se equipara a los ciudadanos italianos en el derecho de adquisición de la nacionalidad.
- 4.- Porque la nave pase, por voluntad del propietario al estado de desguase y,
- 5.- Por naufragio comprobado de la nave.

(25).- Brunetti Antonio. Op. Cit. T.-I. Pág. 305.

El procedimiento de retirada de bandera debe ser estudiado, no sólo en relación con su interferencia con el Derecho Privado y sus repercusiones sobre éste, sino también atendiendo al momento en que tiene lugar o sea, como medio preventivo de la desnacionalización de hecho.

Ninguna nave italiana puede ser vendida a un extranjero sin el permiso de retirada de bandera que concederá el Estado a través de su autoridad marítima y en el extranjero, la autoridad consular después de la entrega o retiro de los papeles, y del retiro del buque del diario náutico.

Para el jurista Scialoja⁽²⁶⁾ la cesación de la nacionalidad da lugar al "retiro de la bandera".

(26).- Scialoja Antonio. Op. Cit. Pág. 134.

CAPITULO III

MATRICULA.

- 1.- Matricula del Buque.
- 2.- Importancia de la Matricula del Buque.
- 3.- Domicilio y nombre del Buque.
- 4.- Suprema Patente de Navegación.
- 5.- Cancelación de la Matricula.

CAPITULO III

MATRICULA DEL BUQUE

1.- Matrícula del Buque.

Como hemos visto, en cada uno de los capítulos anteriores, es importante para el buque cumplir con todos y cada uno de los requisitos que, en general, fijan las leyes marítimas; ahora bien, toca analizar la importancia que tiene la matriculación del buque en su vida jurídica; como principio podemos decir que la matrícula es la inscripción que se hace del buque, y en el que se le otorga un documento llamado certificado de matrícula, que es el comprobante que tiene el buque para demostrar que está debidamente inscrito en el país.

(1)
Al referirse a la matrícula el autor Mezzera Alvarez dice que ésta consiste en que todo buque nacionalizado -- debe estar inscrito en la lista o registro especial llevado a cabo por la autoridad administrativa correspondiente que es la que expide el certificado de matrícula, y que -- con él acredita la propiedad del buque, los reconocimientos a que obliga la Legislación vigente, la clase de navegación a que intenta dedicarse el buque, y sus características.

(1).- Mezzera Alvarez Rodolfo. Curso de Derecho Marítimo.- Organización Medina.- Montevideo Uruguay.- 1954 --- Pág. 96.

Y dice que aunque la matrícula no es otra cosa que un registro, debe distinguirse de otros registros navales como es el llevado en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio, donde se inscribe la propiedad, transferencia de la propiedad etc., el primero tiene carácter administrativo, mientras que el segundo tiene carácter mercantil o de derecho privado.

Por otra parte, la matrícula no solo tiene valor administrativo sino que tiene un verdadero valor jurídico, ciertos muebles, por su matrícula jurídica, escapan al derecho común de la propiedad mobiliaria, se les designa hoy en derecho civil bajo el nombre de muebles matriculados.⁽²⁾

Además encontramos que todas las naves nacionalizadas deben estar descritas en la correspondiente matrícula o sea en el libro especial que lleva el jefe del departamento marítimo, ante éste se efectúa la matriculación, es decir, donde tenga su domicilio el propietario, y cuando se trate de varios propietarios, en el compartimiento donde tenga su domicilio el mayor interesado, o sea el que posea la mayoría de carates.⁽³⁾

- (2).- Ripert George.- Compendio de Derecho Marítimo.- T-V. Buenos Aires, Argentina.- Editora Argentina.- 1954.- Pág. 36.
- (3).- Brunetti Antonio.- Derecho Marítimo Privado.- T-I.- Barcelona.- Bosch.- Casa Editora.- 1950.

El maestro Schuldreich⁽⁴⁾ nos dice que es necesario no confundir la matrícula de un buque con la nacionalidad del mismo, ya que, un buque puede tener una nacionalidad y estar matriculado en un puerto que no es el del Estado al que corresponde la bandera que enarbola.

Lo que este autor dice, en nuestro país no se puede aplicar porque el buque que tiene la nacionalidad mexicana, exclusivamente debe ser matriculado en un puerto mexicano.

Para Scialoja⁽⁵⁾ al hablar de matrícula menciona que en ella debe indicarse el lugar y fecha de construcción del buque sus características, la propiedad del buque con sus cambios sucesivos y todos los hechos relativos a él hasta su fin, constituyendo una base de toda la organización del Derecho Naval.

Si el barco tiene puerto de matrícula se hace con el fin de que tenga establecido un punto de la tierra en que pueda darse o recibirse toda clase de informes respecto del mismo barco, para tomar nota de los derechos que alguien puede tener sobre determinado buque; oficina que de no existir ocasionaría trastornos, pues se supone que se cometerían fraudes si todo lo relativo con la propiedad

(4).- Schuldreich Talleda Héctor.- Derecho de la Navegación.- Buenos Aires.- 1954.- Pág. 107.

(5).- Scialoja Antonio.- Sistema del Derecho de Navegación.- Buenos Aires.- Bosch y Cía. Editores.- 1950. Pág. 113.

del buque, o los gravámenes que sobre el pesen, constarán únicamente a bordo del mismo buque, Por tanto, esta oficina es la encargada de informar de todos los percances que puedan sufrir los barcos en ella matriculados y especialmente con relación a quien o quienes son sus propietarios. (6)

El certificado de matrícula y la suprema patente de navegación son papeles de a bordo de los más importantes del buque son, títulos justificativos de su identidad, --- siempre es consultable la matrícula por cualquier interesado, en caso de que la nave se halle ausente del domicilio, en cambio la suprema patente de navegación va con el buque en toda su travesía.

Por este motivo no se puede decir que la matrícula solo desempeña una función administrativa, sino que tiene función concurrente de derecho privado, en razón a que al llevarse a cabo operaciones relacionadas con la nave en viaje, o en el extranjero, los interesados en ella sólo tienen posibilidad de examinar la suprema patente de navegación.

El número de la matrícula es un complemento para la individualización del buque, así como la fecha de cons---

(6).- Solís Guillen Eduardo.- El Buque y su Naturaleza Jurídica.- México.- 1951.- Pág. 98.

trucción del mismo.

Al ser matriculado un buque con todas las formalidades ante la autoridad correspondiente, pago de sus derechos tanto de matrícula como de arqueo, de acuerdo con su tonelaje y extendiéndole la documentación necesaria, puede el buque navegar libremente ya sea en tráfico de altura, cabotaje o interior. (7)

Nuestra Legislación Marítima establece que la solicitud de matrícula debe hacerse por el o los propietarios, ésta debe ser por escrito, cualesquiera que sean los términos que se usen para redactarla. Además, presentará testimonio de la escritura pública o póliza que acredite la propiedad del buque en los términos establecidos en el artículo 12 del R.A.M.B.

Asimismo, unida a los documentos anteriores, se acompañará el Acta del Registro Civil del nacimiento del propietario para acreditar la nacionalidad de éste, o en su defecto, carta de naturalización.

Cuando se trate de compañías o sociedades legalmente constituidas, se anexarán las bases constitutivas de la sociedad, si antes fueron aprobadas por la Secretaría de Marina y una carta en que se proteste sumisión a las leyes del país.

(7).- Ripert George.- Op. Cit.- Págs. 37-40.

Una vez que el o los propietarios han realizado la tramitación anterior se les extenderá la documentación necesaria para navegar legal y libremente, formándose expediente en dos tantos y se destinará el original para la Secretaría de Marina en los términos del artículo 14 del Reglamento mencionado.

Después de analizar los criterios de algunos autores sobre la matrícula, es necesario establecer un concepto definitivo.

A continuación, trataré de obtener un concepto de matrícula, tomando como base para el mismo los elementos -- que en la Legislación Marítima se expone, al indicar la forma en que se solicita, se adquiere y se pierde la matrícula del buque. Con los datos anteriores, la matrícula puede ser definida de la siguiente forma:

Es la inscripción de un buque en el puerto de matrícula con el propósito de que se le otorguen ciertas concesiones y a su vez éste deba cumplir determinadas obligaciones.

Por puerto de matrícula debemos entender según el -- jurista Alberto Diez Mieres. (8) el lugar donde se registra el buque y su estado civil; constituyendo un atributo de la personalidad de él; de ahí que sea importante su de

(8).- Diez Mieres Alberto.- Curso de Derecho de la Navegación.- Edición Librería Ciencias Económicas.- Buenos Aires Argentina.- Págs. 89-90.

terminación, no solo desde el punto de vista del Derecho Público sino también del privado, aunque son las leyes administrativas las que lo fijan y reglamentan.

2.- Importancia de la Matrícula del Buque.

Analizando nuestras leyes y reglamentos sobre asuntos marítimos podemos observar que la importancia de la matrícula estriba en que el Estado, a través del Registro Local, o sea su puerto de matrícula, pueda llevar el control sobre el número y clasificación de los buques, así como del servicio que desempeña. Es obligación del capitán del puerto de matrícula exigir a toda clase de navas a matricularse.

Además, como la matrícula únicamente se concede a embarcaciones que son nacionales, el Estado puede saber cuantas unidades constituyen su Marina Mercante, así como los tipos diversos de embarcación que surcan los mares enarbolando la bandera nacional otorgada conforme a derecho.

El control a que nos venimos refiriendo lo estatuyen los artículos 88, que previene; "los buques mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento".."", el 89 que dice; "la nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación o el cer-

tificado de matrícula...", el 90 que en su fracción I establece, "se consideran buques mexicanos, los matriculados y abanderados en el país...", el 91 que preceptúa, la matrícula de un buque debe inscribirse en el Registro Público - Marítimo Nacional...", todos ellos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

La matrícula afirma su importancia cuando la Ley citada estatuye que las sociedades de copropietarios de una o más embarcaciones matriculadas, deben constituirse en -- cualquier tipo de sociedades, pero siempre conforme a las leyes mexicanas.

La matrícula nos permite también, saber si un buque navega fuera de su puerto de matrícula, de su litoral y -- por consiguiente, de la ruta que tiene fijada.

De acuerdo con lo anterior debemos pensar que la importancia de la matrícula está, además, en asegurar para -- el Estado en el que se matricule el buque, y para el Derecho Marítimo Internacional, la identidad de la embarcación en cualquier momento.

Si el buque sufre modificaciones formales o substanciales, la matrícula y el certificado de seguridad deberán canjearse por los que expresan las nuevas especificaciones de la embarcación, previas las anotaciones en el libro de matrícula.

Es decir, que la matrícula es válida en tanto el buque no sufra modificaciones, por lo cual la matrícula --- siempre representará la realidad de la embarcación.

Ningún buque conservará su matrícula de origen, aunque no lo hayan adquirido extranjeros, cuando vaya a cambiar de puerto; si va a destinarse al servicio nacional - deberá matricularse dentro del plazo que la ley concede - y en la capitanía del puerto que le corresponda por declaración y voluntad expresa de su o de sus propietarios.

En cuanto a las embarcaciones menores de veinte toneladas brutas de arqueo, en lugar de certificado de matrícula, llevarán de acuerdo con el decreto presidencial respectivo, una placa de bronce en lugar visible, que será - del modelo que se apruebe, y contendrá el número de registro a que pertenezca la embarcación, así como el período-presidencial en que sea válida.

Su valor y derechos correspondientes, conforme al decreto respectivo, será cubierto al entregarse la placa. (9)

Como se ve nuestra Legislación, tiende a asegurar para el Estado, el control absoluto de las unidades navales del país y lo logra por medio de la matrícula.

Nuestra Ley establece que se matricularán de oficio-

(9).- Art. 41 del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de Buques.

las embarcaciones capturadas al enemigo y consideradas como buena presa y las construídas en la República para su servicio.

Ahora bien, referente al cambio de puerto de matrícula en nuestro país, si se hace a petición del propietario éste remitirá una declaración escrita de todas las personas que tengan intereses en el buque, expresando su conformidad con la solicitud y el motivo de ella, enviando dicha declaración para su acuerdo a la Secretaría de Marina.

Este cambio no perjudica en nada los derechos del propietario, ni de los individuos que tengan créditos hipotecarios sobre el buque de que se trate.

Antes de proceder al cambio de puerto de matrícula se comprobará que la tripulación ha sido liquidada de sus haberes o depositado éstos en efectivo.

Recibido en la Capitanía de Puerto el expediente de un buque, inscrito anteriormente en otra, la autoridad marítima procederá a expedir nuevo certificado o registro, previa anotación en el libro que corresponda, recogiendo el que tenga y ordenando se cambie el nombre del antiguo puerto de matrícula o registro del buque, enviando a la Secretaría de Marina copia del nuevo certificado de matrícula o registro.

Las embarcaciones que porten placa conservarán la misma, salvo en el caso que cambia de litoral, en este caso se le expedirá una nueva, previo pago del costo de la misma. (10)

La mayoría de los autores coinciden en que la matrícula no solo tiene importancia desde el punto de vista de su función administrativa sino también de derecho privado y por lo mismo, se dice que debe contener tanto la historia física, como jurídica de todos los buques que en el Puerto de Matrícula se encuentran inscritos.

3.- Domicilio y Nombre del Buque.

Todo buque tiene varias formas de identificación y entre estas encontramos, el Domicilio y Nombre, que son identificaciones que deben aparecer en forma visible en el buque, ya que son dos elementos importantes. A continuación analizaremos cada uno de ellos, anotando la importancia que tienen en relación con el buque; principiaremos por el Domicilio.

El criterio del domicilio atribuido al buque es diferente en todos los países; pues en este aspecto del domicilio de las embarcaciones, como en otros muchos tópicos del Derecho Marítimo, el criterio de los juristas no está unificado, pues existen autores que niegan que el buque

(10).- Art. 33 de R.A.M.B.

tenga domicilio, ya que es un atributo exclusivo de la persona física, en cambio, existen otros que hablan del domicilio como algo que el buque debe tener. Así tenemos que, en Alemania se adopta el criterio de que el domicilio es el del puerto de cabecera del buque, en Francia, el propietario elige libremente el domicilio, mediante la inscripción del buque en un registro especial que no se lleva en la aduana, sino en la oficina de inscripción marítima, por eso en Francia el propietario de un buque puede cambiar el puerto de domicilio sin transferir el suyo ni constituir un representante.

En España, el domicilio de la embarcación es la capital del país pero el buque enarbolará, además de la bandera nacional, el pabellón local que representa el puerto de su matrícula.

Según el maestro Ascoli⁽¹¹⁾ los buques tienen una especie de domicilio, que sin embargo, no tiene el carácter ni la importancia del domicilio de las personas físicas o morales. Este domicilio es el puerto de la inscripción marítima o matriculación y generalmente es el lugar donde vive el propietario del buque, o su representante si son varios los propietarios.

Para J. C. Carlomagno, entre los elementos que caracterizan la personalidad del navío, está la matrícula que

(11).- Ascoli Prospero.- Derecho Comercial Marítimo y de la Navegación.- V-I.- Buenos Aires.- Ediar, S. A.- Editores.- 1953.- Págs. 36 y sigs.

es la que viene a darle un domicilio, es decir, la determinación del lugar o del puerto en el que se establece el estado civil de él y sus relaciones con los propietarios, armadores, capitanes, equipaje y todas las demás personas interesadas en su explotación.

El buque realmente no tiene un domicilio que sea -- equiparable al de las personas físicas, sin embargo, el -- Legislador al referirse al domicilio alude como tal, al -- lugar de su matrícula, que es el punto donde se supone -- que le es otorgada al buque la documentación que salva--- guardará los intereses del naviero y del Estado.

En el puerto de inscripción o de matriculación (por d'attaché) es donde debe centralizarse todas las informaciones acerca del buque, cumplirse con las formalidades -- de publicidad y celebrarse los procesos por delitos cometidos a bordo del buque, en el extranjero o en el curso -- de la navegación, además en el puerto de matrícula se realizan todas las anotaciones, transferencias de propiedad, contratos de hipoteca, préstamos a la gruesa; y en relación con la existencia de privilegios, determina la competencia de los tribunales en relación con la existencia de privilegios relativos al buque, también se notifican y -- transcriben actos de gran importancia. (12)

Si se ha podido aproximar el régimen de la propiedad

(12).- Ripert George.- Compendio Op.- Cit.- Pág. 36.

del naviero al régimen de la propiedad inmobiliaria, es porque el buque, aunque mueble tiene un puerto de origen que es fijo, y a este se denomina Domicilio.⁽¹³⁾

El cambio de matrícula no implica necesariamente, el cambio de domicilio como en el caso de venta, adjudicación o cesión que implica cambio de propietario del buque. Claro está que si el nuevo propietario va a operar la embarcación en distinto puerto, se impone el cambio de matrícula y por consiguiente el cambio de domicilio.

En nuestro país hay distintos puertos de matrícula - lo que indica que nuestros buques tienen y pueden tener, - diferentes domicilios legales, aunque no simultáneos.

Para todos los efectos legales nuestra Legislación - Marítima especifica que el domicilio de la embarcación es su puerto de matrícula y que es, la Capitanía de Puerto - en la que va a realizar sus actividades de navegación.

Nombre del Buque.- Ahora bien, habiendo visto lo que el domicilio significa para el buque, pasamos a estudiar la importancia que tiene el nombre en el mismo.

El buque tiene un nombre que le sirve para que éste sea identificado a primera vista, y además sea diferenciado de los demás, así portará el nombre que su propietario haya escogido para él.

(13).- Carlo Magno Juan G.- Manual de Derecho Marítimo.- Buenos Aires.- Restoy & Doeste Editores.- 1927.- - Pág. 92.

El uso del nombre como distintivo del buque se remonta a costumbres de la antigüedad y de la edad media, y la disposición que admite la elección preventiva del nombre en un buque que está en construcción, es nueva, al reconocerse esa facultad de acaparar el nombre y el derecho de prioridad del primero que escoja un nombre determinado, se evita conflictos fáciles y se da tiempo para proceder a la asignación del nombre en el momento de otorgarse el Acta de Nacionalidad, por parte de la Dirección Marítima. (14)

No se dará curso por la autoridad marítima de permiso de construcción de un buque, en las que se omita el nombre que los interesados deseen se les asigne al mismo, nombre que deberá ajustarse a las reglamentaciones del país. (15)

Hay ciertas limitaciones para imponer el nombre a un buque, las reglamentaciones administrativas generalmente prohíben que dos buques puedan tener el mismo nombre, por lo mismo, si se trata de buques pertenecientes al mismo tipo o destinados a la misma navegación. (16)

Las compañías de navegación Francesas tienen la costumbre de tomar para las embarcaciones del mismo tipo una

(14).- Scialoja Antonio.- Op.- Cit.- Pág. 111.

(15).- Garibi Undabarrena. José Ma.- Derecho Marítimo Práctico.- España.- 1958.- Págs. 32-33.

(16).- Ascoli Próspero.- Op. Cit.- Pág. 31.

serie de nombres, ya sea de provincias, grandes navegantes o bien la misma terminación de la palabra. En la administración de aduanas de ese país está prohibido a un buque tener el mismo nombre que ya se dió a otro; así, en este país las embarcaciones de arqueo bruto superior a 25 toneladas no pueden tener un nombre ya usado por otro.⁽¹⁷⁾

En caso de considerar a un nombre inconveniente, las autoridades correspondientes, pueden oponerse a la voluntad del propietario, ya que, con las autoridades marítimas quienes se encargan de autorizar el nombre.⁽¹⁸⁾

Según el autor José Ma. Garibi⁽¹⁹⁾ nos dice que se autorizan los nombres propios de personas o geográficos - con la forma que tengan en la región en que sean usuales, previo informe de las Autoridades Marítimas Locales. Así también quedan autorizados los anagramas siempre que no se presten a confusión con otros ya autorizados, y se podrá autorizar el uso de los números ordinales con todas sus letras después del nombre, cuando constituye una serie determinada, pero no los cardinales ni las letras del alfabeto.

Para Ascoli⁽²⁰⁾ todo buque que porta una acta de nacionalidad debe llevar en la popa de modo visible su nom-

(17).- Ripert George.- Droit Maritime.- Tomo I.- París.-- 1922.- Pág. 36.

(18).- Ascoli Próspero.- Op. Cit.- Pág.- 31

(19).- Garibi Undibarrena José Ma. Op. Cit. Pág. 32

(20).- Ascoli Próspero.- Op. Cit.- Pág. 32

bre y el del Departamento Marítimo al que pertenece. Todas las legislaciones coinciden en darle gran importancia al nombre por considerar que es una medida de policía, -- esta contravención es sancionada con graves multas, por -- lo mismo es indispensable el nombre en el buque, el que -- no puede cambiar sin que cese la eficacia del acto de nacionalidad.

El buque debe llevar el nombre bien visible, de -- acuerdo con las disposiciones administrativas al respecto, generalmente el nombre del buque se escribe en la popa, junto con el nombre del puerto de matrícula. (Art. -- 7o. R.A.M.B.)

No se varían los nombres de los buques mientras estos no cambien de dueño salvo casos especiales, ya sea -- justificadamente o como gracia especial. Cuando cambie -- el propietario del buque, cuyo nombre no esté de acuerdo con las disposiciones, se invitará al nuevo armador a que solicite otro nombre distinto.

La Ley concede al propietario la máxima libertad para cambiar el nombre y características del buque, pero -- por la misma razón que protege al buque, la administración pública necesita la información de estos cambios, para que posteriormente sea anotado en la matrícula y en la suprema patente de navegación, o con el retiro de ésta y-

la entrega de una nueva, para que ampare a un solo buque u no pueda ser confundido con otro, por esto mismo es la prohibición de poner a dos buques el mismo nombre, y la necesidad que se autorice el cambio por la autoridad correspondiente.

El cambio del nombre como la transformación del buque, hacen perder la garantía de identidad; y sería peligroso conservar en tales casos la eficacia de un acto público de gran importancia ya que no tiene validez, porque daría motivo a que se procediera ilícitamente con el buque, dando causa para quitarle todos los derechos que tuviera para transitar libremente por los mares. (21)

En nuestro país el cambio del nombre sólo puede ser concedido por la Secretaría de Marina, previa solicitud del propietario; y se hará de oficio por dicha Secretaría, cuando lo considere conveniente. (Art. 39 del R.A.M. B.)

4.- Suprema Patente de Navegación.

Hemos visto en el estudio de este trabajo, que es de suma importancia la nacionalidad del buque y que esta debe estar siempre amparada por el documento llamado suprema patente de navegación, el que no es solo importante frente al Estado que lo otorgó, sino también frente a es-

(21).- Ascoli Próspero.- Op. Cit.- Pág.- 34

tados extranjeros.

La suprema patente de navegación tiene diferentes de nominaciones según los países. Así encontramos que en Inglaterra, Austria y Estados Unidos de América, recibe el nombre de Certificado de Registro; en Alemania se llama - Certificado del Buque; en Bélgica, Carta de Mar; en Italia, Acta de Nacionalidad, lo mismo que los países escandinavos y Japón; en Francia se le da la significativa denominación de Acte de Francesación. (22)

En España el documento que prueba el registro y la nacionalidad del buque se denomina "Patente de Navegación".

Antiguamente la patente se expedía para los mares en los que se proponía navegar la embarcación. Posteriormente, y por medio de las ordenanzas de fecha 22 de mayo de 1834 y 14 de diciembre de 1835, se mandó que las reales patentes sirvieran en adelante para todos los mares y puntos de la tierra. (23)

El maestro Ascoli, nos dice que el acta de nacionalidad referida a todo acto de navegación, asegura a todos los interesados en el buque y su carga, todos los beneficios y protecciones reservados a los buques nacionales -- por las leyes y por los tratados internacionales, además--

(22).- Daniel Danjon.- Tratado de Derecho Marítimo.- - - (Trad.)- Editorial Reus.- Madrid.- 1931.- Págs. - 65 y sig.

(23).- Diccionario Boardi.- Diccionario del Derecho Marítimo de España.- Establecimiento Tipográfico de -- Narciso Ramírez.- Barcelona.- 1861.

sirve de base a los contratos de garantía como son la --
prenda, hipoteca, préstamo a la gruesa etc.

Para Brunetti⁽²⁴⁾ el acta de nacionalidad es el documento expedido por las autoridades marítimas competentes al naviero, para que compruebe cada vez que las circunstancias lo requieran, que el buque de su propiedad fué -- presentado y aceptado como nacional con todas las consecuencias inherentes; enarbolar la bandera del país, considerar a las embarcaciones como parte integrante del Estado, sumisión a la tutela del país y derecho para reclamar protección.

Así vemos que en Derecho Internacional, los buques -- gozan de los privilegios de extraterritorialidad, por tanto, en un buque todos los hechos delictuosos cometidos en él quedan sometidos a las leyes de los tribunales del -- país al cual pertenece, como si se hubiera cometido en el territorio del país que porta la bandera, que es el límite que el propio derecho internacional fija, además que -- se coloca al buque bajo el amparo y protección de los -- agentes diplomáticos y consulares de la propia nación en el extranjero.

La prueba documental para comprobar la nacionalidad del buque, darle derechos y exigirle algunas obligaciones, es la suprema patente de navegación, que debe conservarse

(24).- Brunetti Antonio.- Op. Cit.- Págs. 323 y sig.

a bordo de la nave para los usos legales que se presenten. La falta de este documento, cualquiera que sea la razón -- que trate de justificar, dará lugar a la detención del despacho del buque y del cargamento, hasta que, mediante los trámites a que haya lugar, se adquiriera o se renove la anterior.

Para que la suprema patente de navegación sea otorgada a un buque, los capitanes de puerto formarán los expedientes de matrícula y registro de todos los buques que -- les correspondan, así como los documentos originales de -- que hablan los artículos 14 y 15 del R.A.M.B. agregando al acta de abanderamiento, pliego de operaciones de arqueo, -- duplicado del certificado de matrícula expedido al buque y características del mismo.

Al expediente del buque serán agregadas dos fotografías de la nave y el expediente así formado será enviado a la Secretaría de Marina, sacándose copia que certificará -- el capitán de puerto para formar copia del expediente general que deberá quedar en el archivo de la Capitanía de -- Puerto respectiva. (Art. 21 del R.A.M.B.)

Una vez que la Capitanía de puerto reciba y apruebe -- el expediente original a que se refiere el artículo anterior, procederá a tramitar la suprema patente de navegación cuando corresponda, y a fijar si procede, la señal --

distintiva, enviando aquella, o placa si corresponde, a la embarcación, por conducto de la capitania de puerto de su matrícula, y la señal distintiva se dará a conocer por medio de una circular. (Art. 22 del Reglamento citado)

La situación jurídica que se disfruta con la tenencia de la suprema patente de navegación, durará un máximo de seis años, según lo previsto en la primera parte del artículo 24 del Reglamento que citamos y preceptúa, que la suprema patente de navegación es válida para todos los mares y puntos de la tierra durante el período presidencial en que se expida.

Esta disposición ha dado origen a que, por ejemplo, - con reiterada frecuencia se presente el siguiente hecho:

Un naviero o una sociedad de copropietarios adquiere un buque en el extranjero, mediante el uso del pasavante, - llega a una Capitania de Puerto ubicada en nuestros litorales, en busca de la suprema patente de navegación y del -- certificado de matrícula, cuando el país está próximo -un año o seis meses-, a la renovación de poderes. Las autoridades de la capitania de puerto indebidamente adoptan cualquiera de estas dos medidas; retienen la embarcación en el puerto hasta que se inicie el nuevo período presidencial, - o lo mantienen en servicio de navegación mediante la expedición de pasavantes que cubran la ruta prefijada. (25)

(25).- Anales de la Secretaría de Marina.- Editorial Talleres Gráficos de la Nación.- 1965.

Por tal motivo deduzco que el buque solo podrá navegar durante el tiempo que falte para concluir el período, con permiso que le expida la Capitanía de Puerto en donde desea estar inscrito, y posteriormente poner en regla todos los requisitos que debe llenar para adquirir la nacionalidad mexicana, y consecuentemente para que se le expida la suprema patente de navegación.

Ahora bien, cualquiera que sea la denominación que tenga la suprema patente de navegación en los países del mundo, la mayoría están de acuerdo en considerar a esta, como el documento para acreditar la nacionalidad del buque y consolidar la libertad de la navegación.

En términos generales cualquier modificación que se haga al buque debe anotarse en el reverso de la suprema patente de navegación.

5.- Cancelación de la Matrícula.

Considero que al hablar de la cancelación de la matrícula de los buques mercantes, motiva que este pierda todos los beneficios, derechos, concesiones y demás prerrogativas que tenía al adquirir la matrícula, y por consiguiente la cancelación viene a hacer que el buque quede sin posibilidad de poder continuar realizando el tráfico a que estaba dedicado; las autoridades marítimas son las encargadas-

de hacer esta declaración enunciando el motivo de ella.

El artículo 95 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo enumera las causas de la cancelación de la matrícula; dicho artículo fué transcrito en el capítulo anterior, toda vez que se refiere también, a la cancelación del abanderamiento del buque.

CAPITULO IV
REGISTRO DEL BUQUE.

- 1.- Registro del Buque.**
- 2.- Buques que deben registrarse.**
- 3.- Efectos del Registro, su Forma y Finalidad.**
- 4.- Cancelación del Registro.**

CAPITULO IV

REGISTRO DEL BUQUE

1.- Registro del Buque.

Para concluir con los trámites que deben llenarse para regular la situación legal de un buque en un país, está el registro, que es el más importante de los requisitos -- con los que debe cumplir; porque de él se deriva que un buque sea abanderado y matriculado. Consiste en la inscripción del buque con todas sus características y situación jurídica, sirve primordialmente para la publicidad frente a terceros, ya que, en el registro se encuentran asentados desde la construcción del buque hasta su demolición, además interesa para el nacimiento de todos los derechos que se puedan tener sobre él.

El primer registro de buques fué instituido en Inglaterra con la Navegation Act. de 1660. (1) Más tarde, en 1734 fué instituida en Francia la matrícula de los buques en un punto y sobre un registro especial que es llevado -- por el Bureau de l'Inscription Maritime. (2)

La institución moderna de la publicidad naval tiene origen en los libros o registros de matrícula de los buques creados por el Derecho Nórdico Medieval con fines --

(1).- Scialoja Antonio.- Sistema del Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Bosch Cia. Editores, 1950 Pág. - 114.

(2).- Danjon Daniel.- Tratado de Derecho Marítimo (Trad.)- Madrid.- 1931 Editorial Reus, S.A. Pág. 82.

exclusivamente administrativos. Solo en el Derecho Medite-
rráneo se asignaron efectos de derecho privado a las ins-
cripción de los buques.

En Francia, las dependencias aduaneras tienen un re-
gistro destinado a la declaración de construcción y a las
sumisiones de nacionalidad, los buques se inscriben con su
nombre y todas sus características, de acuerdo con la de-
claración del propietario.

Actualmente la publicidad naval en Francia está esta-
tuida por el nuevo Código Aduanero de 1926.

En Bélgica la Ley de 1908 instituyó un registro de bu-
ques en la oficina de hipoteca de Amberes, pero la inscrip-
ción es facultativa lo que es obligatorio es el certifica-
do de identidad y nacionalidad de los buques (Carta de Mar)
que sin embargo no se refiere a la propiedad del buque.

Inglaterra tiene un registro en los principales puer-
tos, llevados por un funcionario especial, la inscripción,
es obligatoria y el certificado de registro que se otorga
es equivalente al Acta de Nacionalidad.

Para Alemania la propiedad del buque está organizada
como la inmobiliaria, los registros navales se llevan en -
los tribunales, certificado naval, extracto de la inscrip-
ción, la transferencia y derechos reales del buque deben -

inscribirse en el registro. (3)

Para algunos países sólo existe un solo registro que reúne el aspecto mercantil y administrativo, y en cambio - hay otros países en que existen por separado el registro mercantil y el registro administrativo. Entre los países que adoptan el sistema de un solo registro está Alemania, Inglaterra, Italia etc., y entre los segundos están los países de México, España, Portugal.

Las diferencias que presentan las leyes de los países vigentes, en cuanto a la organización de la publicidad naval, resulta de la evolución histórica que cada país ha tenido en cuanto a su Derecho Marítimo.

En su acepción jurídico-marítima, es la oficina pública en la que tiene lugar la inscripción ya sea a efecto de publicidad de los derechos reales y gravámenes que pesen sobre el buque, ya para atribuir al buque el derecho de arbolar un determinado pabellón. (4)

Se considera que el registro asume el carácter de notificación constitutiva frente a toda clase de contratos que se puedan realizar con el buque.

Lo primero que debe anotarse en el registro es la construcción como medio de adquisición originario; para iniciar los trámites, el constructor del buque debe presentarse

(3).- Scialoja Antonio. Op. Cit. Pág. 145.

(4).- Enciclopedia General del Mar.- Tomo V.

tar el proyecto de construcción a la oficina del puerto de matrícula para que sea aprobado, manifestando si es por cuenta propia o por cuenta ajena, en el caso de que sea por contrato se presentará copia de él firmado por el dueño o naviero como título de propiedad del buque, en la que aparecerá el precio y la forma de pago.

Asimismo, en el caso de que el constructor sea el dueño, su título de propiedad será una certificación en la que conste las circunstancias y requisitos para la inscripción, legalizados por notario. (5)

Cuando se trate de compraventa de buques el nuevo dueño o naviero iniciará los trámites del registro presentando el título de adquisición del buque que debe constar en documento escrito y protocolizado; llenados todos los requisitos indispensables se anotará en el libro correspondiente del Registro Público de la Propiedad, ya que en nuestro país hasta la fecha no ha sido creado el Registro Público Marítimo Nacional, por tanto, los registradores deben avisar a la Secretaría de Marina de todo movimiento que se realice en los libros del registro marítimo, de acuerdo con lo especificado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en el artículo 4o. Transitorio. Todo esto se hace con el fin de que todos los negocios realizados con el buque consten en él y tengan efectos contra terceros.

(5).- Scialoja Antonio.- Op. Cit. Pág. 143.

En nuestro país el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina designará los puertos y lugares donde deban establecerse oficinas locales del registro, y la zona que abarque su jurisdicción. En la ciudad de México se encuentra establecida la oficina central.

La inscripción se hará por partida doble; una en el registro local correspondiente, y otra, en la oficina central. Ambas inscripciones tendrán el mismo valor y surtirán sus efectos a partir de la fecha en que se hubiera asentado la primera. La inscripción local se hará en el registro del puerto donde la empresa tenga el principal asiento de sus negocios, y a falta de éste, en el puerto de matrícula del buque de la empresa afectada por la enajenación o gravámen. (Art. 97 L.N.C.M.)

Podemos decir que el registro constituye un medio de prueba que se puede oponer a terceros en cuanto éstos tengan algún interés sobre el buque inscrito.

En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán: (6)

- 1.- La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad y los derechos reales sobre la nave.
- 2.- Las concesiones para construcción de obras o efec

(6).- Art. 96 De la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

tuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades.

- 3.- Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos.
- 4.- Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios.
- 5.- Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.
- 6.- Los contratos que celebran dichas sociedades y que debe constar en escritura pública.
- 7.- Los gravámenes sobre los buques.
- 8.- Los demás títulos que esta Ley determine que se registren.

2.- Buques que deben registrarse.

En términos generales podemos afirmar que todos los buques mexicanos deben registrarse, ya sea para que se dediquen a la navegación de altura, o a la navegación de cabotaje, o que sean declarados mexicanos en los términos del artículo 10. del Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los buques mercantes nacionales, con las formalidades preceptuadas en los artículos 18 y 19 del Reglamento citado.

Todo buque nacional excepto los de la Armada de México, deberán registrarse en la Capitanía de Puerto en donde va a estar destinado el buque.

El maestro Alberto Diez Mieres⁽⁷⁾ asienta que un bu-

(7).- Alberto Diez Mieres.- Principios de Derecho Marítimo.- Editorial Ciencias Económicas.- 1951.- Págs. 46-82 y sigs.

que para que sea autorizado a ejercer la navegación comercial debe estar inscrito en la matrícula nacional.

Los buques del Estado están divididos en dos clases - distintas de embarcación: Los navíos de guerra y los buques afectados a un servicio público gubernamental.

Los segundos aunque sean propiedad del Estado, si están dedicados a realizar actividades mercantes, se someten al mismo ordenamiento del Derecho Privado que un buque particular y por consiguiente deberán registrarse.

Igualmente, el Estado puede arrendar buques con destino a su flota, y esos buques que el Estado o sus representantes administran o toman en timecharter para explotarlos comercialmente, se equipará al buque privado y debe registrarse.

Hay una tendencia legislativa general a someter a los buques comerciales del Estado a las mismas reglas que se aplican a las embarcaciones privadas o particulares.

En nuestra Legislación Marítima Mexicana, se estatuye que toda embarcación que sea designada exclusivamente a la navegación interior, deberá ser registrada por su propietario o representante legal ante la autoridad marítima de la jurisdicción en que navegue, formándose al efecto un expediente por duplicado que contendrá:

- 1.- Solicitud por duplicado del registro, firmada por el propietario o representante;
- 2.- Documento que compruebe la propiedad de la embarcación y copia del mismo para duplicado del expediente;
- 3.- Dos fotografías de la embarcación, tamaño postal.

Las embarcaciones portátiles podrán ser registradas ante cualquier autoridad marítima de la República o en la Secretaría de Marina.

Tratándose de embarcaciones sin motor, hasta de cinco toneladas, el registro se hará de oficio por las autoridades marítimas de la jurisdicción, esto es, sin necesidad de solicitud del propietario, a quien se requerirá -- cumpla con los requisitos de los incisos 2 y 3 anotados.

Una vez iniciado el registro en la forma indicada, la autoridad marítima procederá a su arqueo y a formar la -- hoja de características.

El expediente original será remitido a la Secretaría de Marina para su revisión y aprobación, y en caso de que sea aprobado se devolverá a la autoridad marítima, la -- cual entregará al propietario el certificado y la placa de registro, previo pago del costo de esta última, así como de los derechos que corresponden por registro a las -- disposiciones legales relativas.

Ahora bien, de acuerdo con el Reglamento de Inspección Naval de Máquinas en su artículo 51, solamente establece cuatro clases de navegación que corresponden a los puntos I, II y III del artículo 8 del R.A.M.B., navegación de altura, navegación interior y navegación de puertos.

Se clasificarán en navegación de altura, las embarcaciones de doscientas toneladas brutas de arqueobate y ocho millas por hora de andar como mínimo.

Se clasificarán en navegación interior, las de un tonelaje de quince a ciento noventa y nueve toneladas brutas de arqueobate y se dedicarán solamente a navegar en los ríos, lagos, lagunas o puertos.

Se clasificarán en navegación de puerto las embarcaciones hasta de cinco toneladas brutas de arqueobate y que su servicio sea únicamente dentro del límite del puerto de su matrícula.

La navegación de altura se caracteriza porque para realizarla se necesita de la observación astronómica.

La navegación costera se verifica a lo largo de la costa sin perderla de vista.

La navegación interior se hace en los ríos, lagos, -

lagunas y canales de la República, en tanto que la navegación de puerto se efectúa dentro de los límites de un -- puerto. (8)

Las embarcaciones extranjeras no podrán hacer tráfico alguno entre puertos o puntos situados en la rívera de -- los ríos, lagunas o canales, sin la expresa autorización de la Secretaría de Marina. (9)

Respecto a las rutas de la navegación pueden ser; internacionales, que son las derrotas que se siguen para ir de un puerto nacional a otro extranjero; por ruta interoceánica, la derrota que signa para ir de un puerto nacional a otro nacional pero de distinto litoral; por ruta directa, la que siga una embarcación para ir de un puerto nacional a otro nacional en un mismo litoral, pero tan lejos de la costa que se pierda de vista; por ruta costera la que siga una embarcación para ir de un puerto nacional a otro nacional, pero a la vista de la costa. Y ruta de navegación interior, la que se siga en esta clase de navegación.

Todas las embarcaciones que hagan los servicios que dejamos explicado, cualquiera que sea su clasificación, -- cualquiera que sea el tipo de navegación al que se dediquen y el tráfico que realicen o la ruta que sigan, deberán registrarse en los términos que han quedado explica--

(8).- Art. 58 del Reglamento de Inspección Naval de Má--
quinas.

(9).- Art. 63 del mismo Reglamento.

dos en la primera parte de este capítulo.

En cuanto a los yates, existe un reglamento en donde se preceptúa que los yates deben registrarse, matricularse y abanderarse previa autorización oficial, de acuerdo con los reglamentos respectivos, cualquiera que sea la clasificación a la que pertenezcan, de las establecidas por el artículo 5, de este Reglamento.

Ningún yate podrá efectuar navegación alguna sin previo registro.

Los capitanes de puerto y el Departamento de Marina Nacional llevarán un libro especial para el registro de yates, donde anotarán los datos y características de ellos. (Art. 14 del Reglamento de Yates)

3.- Efectos del Registro, su Forma y Finalidad.

El Derecho Marítimo Mexicano estatuye que ningún buque podrá navegar legalmente si carece de registro, inclusive se le puede tomar como un buque sin nacionalidad o pirata.

Uno de los efectos inmediatos del registro es dar legalidad a la navegación del buque, por eso, a falta de éste, nuestro derecho marítimo tiene establecido el uso del pasavante para que el buque de inmediato adquiera un-

estado jurídico y en ningún momento quede fuera del Derecho.

Al llegar a su destino el buque será registrado, --- substituyendo el pasavante por toda la documentación definitiva. Así, un buque sin registro no puede, ni debe, de ducarse al tráfico marítimo por carecer de este requisito primordial que se exige en el campo Internacional.

La carencia del registro impide el abanderamiento y la expedición de la matrícula, ya que se trata de actos de tracto sucesivo que se inicia precisamente, con el --- abanderamiento, la matrícula y culmina con la solicitud por parte del naviero o armador, del Registro, y así, con servará el buque la suprema patente de navegación que junto con el certificado de matrícula servirán indistintamente para comprobar la nacionalidad del mismo.

Se encuentra establecido en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que en el Registro Marítimo Nacional deberá registrarse todas las características y modificaciones trascendentales, tales como la adquisición, enajenación, traspaso, arrendamiento, actos traslativos y extintivos de la propiedad, derechos reales sobre la nave, concesiones para construir obras, efectuar instalaciones marítimas, escrituras de constitución de sociedades navieras, gravámenes sobre los buques, etc.

En esta forma, mediante el registro se garantizan, - los derechos tanto del vendedor como del comprador y del rol de tripulación, así como las acciones que el Estado - pueda ejercer sobre el o los propietarios del buque.

Del registro no solamente se deriva el domicilio de - el buque, sino también las acciones a que está sujeto con - forme a derecho, lo mismo que se le considera como una -- porción flotante del territorio nacional. (10)

A juicio de Eneccasse⁽¹¹⁾ la inscripción tiene por - objeto conferir al adquirente del buque su posesión. Es- ta institución tiene, en otros términos por resultado la - investidura legal y pleno jure de la posesión del buque - en provecho del nuevo titular de la propiedad.

Danjón⁽¹²⁾ dice que éste concepto de la inscripción - pugna con la libertad que debe existir en todos los actos voluntarios de la transmisión de la propiedad.

En cuanto a la inscripción de venta del buque en el - registro tiene dos efectos jurídicos: con relación al ad- quirente y con relación a los acreedores del vendedor.

Con relación al adquirente, inscrita la transmisión a - favor de éste, le hace ante los terceros titular de la -- propiedad del buque. Si fuesen varios los compradores su

(10).- Gamechogicochea y Alegria Francisco.- Tratado de - Derecho Marítimo Español. Págs. 120 y 122.

(11).- Op. Cit.- Pág. 120

(12).- Op. Cit.- Pág. 120

cesivos, será preferido en dicho título aquel que se haya adelantado a inscribir su compra en el registro.

Con relación a los acreedores del vendedor, si el crédito es posterior a la venta del buque, los acreedores pueden utilizar a su favor la falta de inscripción en el registro para proceder al embargo del buque, por seguir éste considerándose perteneciente al vendedor.

En cuanto a los créditos que se tengan sobre el buque, anteriores a la venta de éste, si la venta es judicial y se ha inscrito en el registro, se considerarán extinguidas todas las demás responsabilidades a favor de los acreedores; si la venta es voluntaria y se hubiera hecho estando el buque en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el mismo hasta que regrese al puerto de matrícula. (13)

En el R.A.M.B. se establece en el artículo 12, los requisitos de forma y de fondo que deben satisfacer los navios para solicitar el registro y enumerar los documentos que deben acompañar a la solicitud de registro.

Para la forma del Registro nuestra Ley especifica -- que los capitanes de puerto llevarán los libros de matrícula y registro de buques nacionales (según modelo en el apéndice) en los que se anotarán, además de los datos a que se refiere el artículo 12, los siguientes: nombre y -

(13).- Op. Cit.- Pág.

domicilio de los propietarios, así como el valor de la embarcación con la indicación, de la parte que cubre cada uno de los socios y sus respectivos domicilios cuando sean varios. (Art. 20 del Reglamento citado).

Los capitales de puerto formarán los expedientes de matrícula y registro de todos los buques que correspondan, con los documentos originales de que hablan los artículos 14 y 15 del Reglamento citado agregando el acta de abanderamiento, pliego de operaciones de arqueo, duplicado de los certificados de seguridad de cubierta y máquinas, duplicado del certificado de matrícula expedido al buque y características del mismo (según modelo en el apéndice) ya se trate de buques motor, de vapor o de vela, al expediente de cada buque serán agregadas dos fotografías de las expresadas anteriormente.

El expediente así formado será enviado a la Secretaría de Marina, sacándose copia, que certificará el capitán de puerto, para formar copia del expediente general, que deberá quedar en el archivo de la Capitanía de Puerto respectiva. (14)

Por último, ya en otra parte de este trabajo de tesis hacía notar que la finalidad fundamental del Registro, es, en primer término, una protección a los derechos de los propietarios, armadores y terceros interesados en

(14).- Art. 21 del Reglamento Para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques.

los buques, y en segundo lugar al Estado le es indispensable para llevar el control exacto de los buques que forman su marina mercante y cualesquier otro tipo de embarcación.

4.- Cancelación del Registro.

La cancelación del registro tiene lugar por diferentes circunstancias, todas ellas afectan directa o indirectamente al buque, y por consiguiente impiden que el buque siga inscrito en el registro de su nacionalidad. A continuación transcribo el artículo 281 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; en el que establece los motivos que ocasionan la cancelación del registro y son los siguientes:

- 1.- Pérdida de la nacionalidad mexicana de las embarcaciones o de su propietario, salvo lo previsto en el artículo 277, de esta Ley.
- 2.- El naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite a la embarcación por más de un año, y
- 3.- El no arribar la embarcación por más de dos años al puerto de su matrícula, excepto el caso que se compruebe que navega entre otros puertos del país o del extranjero.

La cancelación del registro de una embarcación en los libros de matrícula, por cualquiera de las causas men

CONCLUSIONES.

PRIMERA.- LA MARINA NACIONAL NO ES SOLO PRODUCTO DE LA LIBRE EMPRESA, SINO DE UNA FUERTE INTERVENCION ESTATAL-MEDIANTE VARIAS PRACTICAS, QUE EL MISMO ESTADO LLEVA A CABO.

SEGUNDA.- LA FUNCION PRIMORDIAL DE LA MARINA MERCANTE ES SERVIR AL COMERCIO INTERNACIONAL, POR TANTO, MIENTRAS MAS IMPORTANTE SEA ESTE PARA UN PAIS, MAS IMPORTANTE TIENDE A SER SU MARINA MERCANTE.

TERCERA.- LA NACIONALIDAD DEL BUQUE, LA CONCEDE EL ESTADO Y SE PRUEBA CON LA SUPREMA PATENTE DE NAVEGACION.

CUARTA.- CUANDO LOS HECHOS Y CIRCUNSTANCIAS EN QUE SE BASO EL ESTADO PARA CONCEDER LA NACIONALIDAD DESAPAREZCAN, LA PERDIDA DE LA NACIONALIDAD SERA INEVITABLE.

QUINTA.- LA BANDERA, ES LA OSTENTACION PUBLICA DEL DERECHO DE PROTECCION, QUE EL ESTADO CONCEDE AL BUQUE QUE LA PORTA.

SEXTA.- EL DERECHO A ENARBOLAR LA BANDERA EN EL BUQUE, ES LA RESULTANTE DE SU REGISTRO Y MATRICULA Y COMO TAL AL DESAPARECER LA MATRICULA Y EL REGISTRO, SE PIERDE LA BANDERA.

SEPTIMA.- LOS PUERTOS DE MATRICULA DEBEN SER EN NUMERO, SUFICIENTES PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS; HACIENDOLOS HABLES, APTOS Y CAPACES, ES DECIR APTOS Y CAPACES EN CUANTO AL DESENVOLVIMIENTO DE SU ZONA DE INFLUENCIA.

OCTAVA.- LA MATRICULA Y EL REGISTRO CONSAGRAN PARA EL PROPIETARIO, COPROPIETARIO O ARMADOR, OBLIGACIONES Y DE RECHOS ESTABLECIDOS TANTO EN EL DERECHO PUBLICO COMO EN EL PRIVADO.

NOVENA.- EL ABANDERAMIENTO, LA MATRICULA Y EL REGISTRO DAN VIDA JURIDICA AL BUQUE.

DECIMA.- LA CREACION DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL, ES NECESARIA. SERIA INDISPENSABLE QUE SE INDEPENDIZARA DEL REGISTRO PUBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL COMERCIO; PUES DIA A DIA VA AUMENTANDO EL NUMERO DE BUQUES QUE DEBEN INSCRIBIRSE EN EL.

DECIMA PRIMERA.- EXISTE UN REGISTRO LOCAL EN CADA PUERTO PARA BENEFICIO DE LOS POSEEDORES DE BUQUES; FACILITANDO ASI SU INSCRIPCION.

DECIMA SEGUNDA.- EN MEXICO SE HACE SENTIR LA NECESIDAD, YA DE CARACTER IMPERIOSO, DE LA CREACION DE UN CODIGO MARITIMO PARALELO A LOS PROGRAMAS DE PROGRESO MARITIMO TRAZADOS POR EL GOBIERNO.

BIBLIOGRAFIA

- ASCOLI PROSPERO.- Del Comercio Marítimo y de la Navegación.- Buenos Aires, Ediar, Soc. Anon, Editores.- 1953.
- BRUNETTI ANTONIO.- Derecho Marítimo Privado.- Barcelona, --- Bosch, Casa Editora, 1950.
- CARLOMAGNO JUAN C.- Manuel de Derecho Marítimo, Buenos Aires, Restoy & Doeste Editores.- 1927.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Derecho Marítimo. Editorial Herrera la. Edición, México 1970.
- DANDON DANIEL.- Tratado de Derecho Marítimo, (Trad.) Madrid. Editorial Reus (S.A.) 1931.
- DIEZ MIERES ALBERTO.- Curso de Derecho de la Navegación.- Edición Librería Ciencias Económicas.- Buenos Aires, Argentina.- 1951.
- FARINA FRANCISCO.- Derecho Comercial Marítimo.- Editorial --- Bosch.- Barcelona España.- 1955.
- GARIBI UNDABARRENA JOSE MA.- Derecho Marítimo Práctico.
- GEMECHOGOICOCHEA Y ALEGRIA FRANCISCO.- Tratado de Derecho Marítimo Español.
- MEZZERA ALVAREZ RODOLFO.- Curso de Derecho Marítimo.- Organización Medina.- Montevideo Uruguay.- 1954.
- NIBOYET J.P.- Principios de Derecho Internacional Privado. - Editora Nacional-México.- 1957.
- RIPERT GEORGE.- Compendio de Derecho Marítimo, Buenos Aires. Editora Argentina, 1954.
- RIPERT GEORGE.- Derecho Marítimo Privado.- Barcelona.- Bosch Casa Editora 1950 (Trad)
- SGIALOJA ANTONIO.- Sistema del Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Bosch y Cia. Editores (Trad.)- Roma.- 1933.
- SOLIS GUILLEN EDUARDO.- El buque y su Naturaleza Jurídica.- México.- 1951.
- SHULDREICH TALLEDA HECTOR.- Derecho de la Navegación.- Buenos Aires.- Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales.- 1963.
- VIDARI ERCOLE.- Diritto Marittimo Italiano.- Milán 1892.

DICCIONARIO BACARDI.- Diccionario de Derecho Usual.- Cabanellas Francisco.

DICCIONARIO ESCRICHE.

ENCICLOPEDIA CULTURA, CIENTIFICA, LITERARIA Y ARTISTICA. - MEXICO.

ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR.

AFUNTES DE DERECHO MARITIMO DEL DOCTOR RAUL CERVANTES AHUMADA.

DIARIO OFICIAL DE 17 DE AGOSTO DE 1968.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.

REGLAMENTO PARA EL ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE BUQUES.

REGLAMENTO DE YATES.

REGLAMENTO DE INSPECCION NAVAL DE MAQUINAS.

ANALES DE LA SRIA. DE MARINA.- Edit. Talleres Gráficos de la Nación 1965.

INDICE:

PROLOGO.

CAPITULO I. LA NACIONALIDAD DEL BUQUE.

	Págs.
Concepto del Buque.	7
Régimen Jurídico del Buque.	15
Nacionalidad del Buque y su Importancia	24
Elementos Determinantes de la Nacionalidad.	30
Pérdida de la Nacionalidad del Buque.	39
Convención de Ginebra	43

CAPITULO II. ABANDERAMIENTO DEL BUQUE.

La Bandera y el Derecho de Bandera.	47
Procedimiento de Abanderamiento del Buque	56
Uso de la Bandera en el Buque	60
Pasavante Provisional	67
Pérdida de la Bandera	72

CAPITULO III. MATRICULA DEL BUQUE.

Matricula del Buque	77
Importancia de la Matricula del Buque	83
Domicilio y Nombre del Buque.	87
Suprema Patente de Navegación	94
Cancelación de la Matricula	99

CAPITULO IV. REGISTRO DEL BUQUE.

Registro del Buque.	102
Buques que deben registrarse.	107
Efectos del Registro, su Forma y Finalidad.	112
Cancelación del Registro.	117
Conclusiones.	119
Bibliografía.	121