



318509
08
2y

UNIVERSIDAD INTERCONTINENTAL
ESCUELA DE DERECHO
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
1985 - 1990

"¿BAJO QUE BANDERA NAVEGAR?"

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
LUCIA MACDONEL CLARK

ASESOR DE TESIS:
LIC. FEDERICO GARCIA SAMANO

MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1991



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE.

INDICE.....	1
INTRODUCCION.....	3
¿Bajo qué bandera navegar?	3
CAPITULO UNO. GENERALIDADES.....	7
¿Por dónde comenzar?	7
Derecho del Mar.....	11
La soberanía de los mares.....	12
Conferencias sobre el Derecho del Mar.....	18
Mar Territorial y Zona Contigua.....	27
La Zona Económica Exclusiva.....	30
La Plataforma Continental.....	32
Islas y Archipiélagos.....	34
Alta Mar.....	35
Mar Nacional.....	36
CAPITULO DOS. SITUACION JURIDICA DE LOS	
BUQUES EN ALTA MAR.....	38
Nacionalidad de los buques.....	46
Evidencia de la nacionalidad.....	52
Consecuencias de la nacionalidad de los buques.....	59
Registro de embarcaciones.....	62
Territorialidad del buque.....	65

CAPITULO TRES. ALGUNOS REGISTROS DE	
BUQUES.....	75
LIBERIA	80
CHIPRE.....	85
PANAMA.....	99
SINGAPUR	104
LAS BAHAMAS.....	109
VANUATU.....	115
ISLAS MARSHALL.....	120
NORUEGA.....	125
ISLA DEL HOMBRE.....	132
LUXEMBURGO.....	137
MEXICO	141
CONCLUSIONES.....	156
Sobre la soberanía de los mares.....	156
Sobre los buques mercantes.....	157
Sobre la nacionalidad de los buques.	158
Sobre la territorialidad de los buques.	159
Sobre los diversos registros de embarcaciones.....	160
BIBLIOGRAFIA.....	164

INTRODUCCION.

¿Bajo qué bandera navegar?

Esta Tesis Profesional está dirigida, no sólo a los abogados especialistas en derecho marítimo, sino a cualquier persona que tenga algún interés por el tema.

Uno de los motivos por los que he decidido elaborar un trabajo sobre esta materia, es que dos terceras partes de la superficie de nuestro planeta están cubiertas por agua. Agua que separa continentes,... culturas.

Al principio, el hombre temió al mar, le tuvo respeto, y conforme lo ha estudiado ahora le admira y le quiere.

En el primer capítulo me ocuparé brevemente de la navegación y de la evolución de la legislación elaborada al respecto. Hablaré del tan controvertido principio de Libre Navegación de los Mares surgido a través del cuestionamiento sobre la soberanía de los mares. Veremos como este principio ha sido interpretado por el hombre de diversas maneras dependiendo del momento histórico en que vive.

Asimismo, veremos cómo la evolución del pensamiento humano a este respecto, finalmente encuentra una especie de unidad cuando se lleva a cabo en 1958 la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar. También me referiré a la Tercera Conferencia del Derecho del Mar, que a la fecha es la que rige a los países que la han ratificado.

Tomando como base las conferencias sobre el Derecho del Mar, expondré lo que se entiende por mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, islas y archipiélagos, alta mar y mar nacional.

Es decir, en el primer capítulo daré las generalidades para que el lector, que no sabiendo del tema, lo conozca y se interese por el mismo.

Habiendo introducido al lector en el tema, pasaré a analizar en el segundo capítulo qué debe considerarse como buque mercante definiendo a las "unidades" que navegan los mares y señalaré quién tiene el dominio sobre el alta mar.

Asímismo expondré la situación legal de los buques mercantes tanto en alta mar como en las diversas porciones de agua, según la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Para lograr lo anterior he incluido dos conceptos principales: la nacionalidad y la jurisdicción que el Estado que otorga dicha nacionalidad tiene sobre el buque mercante.

Dentro de la nacionalidad hablaré de lo que evidencia esta nacionalidad y las consecuencias derivadas de la misma.

Diré que cada Estado es libre de determinar las condiciones bajo las cuales otorga su nacionalidad y mencionaré a la Convención sobre las Condiciones de Registro de las embarcaciones surgida con motivo de uniformar el criterio para el otorgamiento de la nacionalidad.

Respecto del concepto de jurisdicción que el Estado que otorga su nacionalidad al buque, tratando de entenderla como territorialidad, expondré las tesis que están de acuerdo con la misma y las que niegan cualquier equiparación del buque con el territorio del Estado cuya bandera enarbola.

En el tercer capítulo indicamos que existen países que dan más facilidades que otros para otorgar su nacionalidad a las embarcaciones que la soliciten. Diré que existen países con registros abiertos y otros con registros tradicionales.

Para ejemplificar lo anterior solicité a diferentes Estados la información que nos permitiera conocer los requisitos que se deben cumplir para que una embarcación obtenga su nacionalidad.

Dentro de este capítulo incluyo lo que dispone la legislación mexicana al respecto.

Quisiera hacer la aclaración que este trabajo no pretende decir al lector bajo que bandera navegar sus embarcaciones, sino al contrario, pretende dar un panorama general en el que él mismo decida, en base a sus intereses, recursos y condiciones económico-político-sociales de cada Estado, qué país le ofrece las mejores ventajas en un mundo que cambia día con día.

CAPITULO UNO. GENERALIDADES.

¿Por dónde comenzar?

Quisiéramos comenzar por darle al lector una breve referencia histórica de la legislación más relevante en materia de derecho marítimo, para lo cual hemos consultado la obra del maestro Raúl Cervantes Ahumada "Derecho Marítimo".

Entre los textos más antiguos, se encuentra el Código de Manú en la India aproximadamente en el s. II a.c. En este código se establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulificaban incluso si el vendedor no era dueño de la cosa vendida.

En el mediterráneo, aproximadamente durante los siglos III y II a.c., encontramos el área geográfica en la que coincidían numerosas rutas comerciales, y debido a que en el transporte marítimo intervenían nacionales de diversos Estados, surgió una ley para controlar y delimitar los conflictos que pudieran presentarse en cuanto a la conducta derivada de la navegación. Estas leyes del mar se practicaron y perfeccionaron en la isla de Rodas, siendo conocidas como las Leyes Rodias.

Estas leyes no sólo comprendían las relaciones comerciales entre personas y comerciantes de diversas nacionalidades, sino también se incluían conceptos que regían el intercambio entre gobiernos. Entre sus disposiciones más importantes, se encuentran las que señalan que los mares son libres para ser navegados por cualquier nación. (Este concepto evolucionaría a lo que se conoce como el principio de libertad de navegación de los mares). Asimismo, se regularon ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc.

Las normas contenidas en las leyes rodias fueron observadas por numerosas ciudades-estado italianas durante la Edad Media. Tiempo después, aproximadamente en 1135, surgieron en Amalfi, una pequeña República italiana, las Tablas de Amalfi en las que se compilaron las sentencias derivadas de su Tribunal Marítimo. Siguió los Roles de Olerón en el s. XIII d.c. surgidos en Inglaterra y Francia como una compilación de sentencias derivadas de controversias marítimas así como las costumbres marítimas observadas en puertos franceses.

Posteriormente, surgieron las leyes Wisby en la Isla de Gothland que contenían los principios señalados en los Roles de Olerón. Estas leyes rigieron principalmente a los países escandinavos en materia de

trabajo en el mar.

En el siglo XIV d.c. surgió el Consulado del Mar que compiló todos los estatutos locales, usos y costumbres del Mediterráneo rigiendo de esta forma las actividades comerciales en esta zona, fue publicado en Barcelona. Es importante señalar, que es en esta época en la que surgieron los primeros cuestionamientos respecto de la soberanía de los mares, cuando Venecia reclamó jurisdicción sobre el mar Adriático.

Desde ese momento, la historia del Derecho Internacional del Mar ha sido determinada básicamente por la competencia entre el ejercicio de la autoridad gubernamental sobre el mar y la idea de la libre navegación de los mares.

Al Consulado del Mar siguieron el Código Haseático que compiló las costumbres marítimas de los Roles de Olerón y las leyes de Wisby. Cabe mencionar que la Liga Hanseática estaba formada por las ciudades de Lubeck, Brunswick, Danzig y Colonia desde aproximadamente el siglo XII.

A lo anterior, siguió la compilación de los principios de derecho marítimo aceptados por la costumbre y la primera regulación sobre el seguro marítimo, realizada en Marsella en el s. XVI llamada Guidon de la Mer. Esta a su vez, fue la base de la Ordenanza

Francesa de 1681.

Mientras tanto, en Inglaterra, bajo el gobierno de Cromwell, surgió en 1651 el Acta de Navegación que rigió la navegación inglesa durante dos siglos.

Asimismo, en España se compilaron leyes, usos y costumbres respecto del tráfico marítimo, fletes y seguros creándose las Ordenanzas de Bilbao.

El Código de Napoleón de 1807 reprodujo en su mayoría lo establecido en las Ordenanzas Francesas de 1681 influyendo en la mayoría de los códigos de la época.

No fue sino hasta 1958, año en que se llevó a cabo la primera Conferencia sobre el Mar, en que se trató de unificar el criterio sobre la legislación marítima; pues la competencia que ha existido, y existe, en la dominación del mar ha sido el factor determinante en la creación de las leyes marítimas.

Esto es, a través de los siglos, la legislación marítima ha sido el resultado del momento político, estratégico y económico de cada época.

Lo anterior puede resumirse en las palabras del escritor norteamericano O'Connell: "cuando una o dos potencias comerciales dominan o adquieren poder sobre los demás Estados, se enfatiza en la libertad de navegación y la inmunidad del comercio marítimo por parte del control gubernamental local. Por otra parte, cuando alguna potencia se ha visto imposibilitada para dominar a los demás Estados, se enfatiza en la protección y reserva de recursos marítimos que, consecuentemente, requieren la intervención de la autoridad local."¹

Derecho del Mar.

Una vez expuesta la reseña histórica, a grandes rasgos, pasemos a definir al Derecho del Mar. Al decir del maestro Alberto Szekely es la rama del Derecho Internacional que "tiene por objeto regular las conductas de los sujetos que gozan reconocida personalidad jurídica internacional, cuando tales conductas tienen lugar en el ámbito espacial de validez de dichas normas."²

Con esto en mente, el ámbito espacial de validez de las normas del Derecho del Mar, está compuesto por las zonas marinas que deben sujetarse a la jurisdicción nacional de los Estados y, por otra parte,

¹O'CONNEL, D.P. The International Law of the Sea. Vol. I Edit. Clarendon Press. Oxford 1982. Pp. 1. Traducción libre.

²SZEKELY, Alberto. Introducción al Derecho Mexicano. "Derecho del Mar". UNAM. México 1981. Pp. 11.

de las zonas marinas que se encuentran sujetas a una jurisdicción internacional.

Pero, ¿cómo se determinaron éstas zonas? Los siguientes subtítulos nos indicarán, de una manera sintetizada, lo que llevó al hombre a distinguir entre una jurisdicción nacional y una internacional respecto de los mares que componen la Tierra.

La soberanía de los mares.

Con el tratado de Tordesillas en 1494 (resultado de los descubrimientos de Cristobal Colón), se trazó una línea imaginaria a través de Brasil dividiendo los mares del Hemisferio Sur:

El este de la línea, comprendía el área de expansión portuguesa y el oeste de la línea, la parte española.

Como consecuencia de estos descubrimientos, se enviaron misiones religiosas para cristianizar al Nuevo Mundo adjudicándosele al Papa jurisdicción para intervenir en cualquier evento relativo a este Nuevo Mundo. Estos descubrimientos hicieron que las potencias marítimas se hicieran aún más fuertes y la lucha por el dominio del mar fuera mayor.

La doctrina sobre la soberanía de los mares data de 1582 con Bodino quien sostenía que el poder gubernamental sobre el comercio marítimo se ejercía dentro de las 60 millas desde la costa. Esta distancia, como veremos más adelante ha sido concebida en razón de la fuerza o poder, que cada Estado tiene para "defenderla", es decir, una distancia decidida arbitrariamente y sin cuestionar el derecho de los demás Estados.

Para 1600, la idea de soberanía en sí, se comprendía en un sentido político y legal distinto del feudal, y, por consiguiente, la soberanía sobre los mares también. Así, Inglaterra y Suecia se pelearon por la soberanía sobre el Mar Báltico. Suecia pretendía excluir del comercio marítimo a las potencias no-bálticas que dejaran de pagar una cuota. Inglaterra se regía por el principio de que el rey poseía lo que se encontrara en el rango de su visión desde la costa.

Todo esto hacía difícil el intercambio de mercancías así como las relaciones entre los Estados que se creían con los derechos de soberanía sobre los mismos mares, y como consecuencia, empezó a darse mayor atención a la libre navegación de los mares.

La libertad de los mares.

El principio de la libertad de navegación de los mares consiste en que el Alta Mar debe estar abierto a **todos los países del mundo**, esto es, ninguno puede decir que él y sólo él ejerce soberanía sobre esta área. Además, todos los navíos, independientemente de su nacionalidad, deben tratarse bajo las más estrictas normas de igualdad, siendo su límite, el derecho de los demás.

Así, se desprenden diversos derechos de este principio, siendo los principales el de arbolar pabellón, que consiste en que cada Estado, con o sin litoral, tiene el derecho de poseer embarcaciones que naveguen con su bandera. De lo anterior, resulta indispensable el libre acceso al mar, es decir, para que los Estados sin litoral gocen del principio de libre navegación de los mares, es necesario que tengan libre acceso al mar, desde la carretera, ferrocarril, vía marítima y aérea, incluso a utilizar los puertos e instalaciones marítimas necesarias del Estado con litoral.

Este principio de la libertad de los mares surgió con las ideas de Vittoria y Vázquez de Menchaca (finales del siglo XVI, principios del siglo XVII) quienes se cuestionaron el poder ilimitado que tanto el Rey como el Papa ejercían sobre el Nuevo Mundo.

Grocio, prominente abogado holandés de la misma época, influido por los doctrinarios antes citados, elaboró una opinión legal respecto del derecho, o no, que tenía una compañía holandesa de intervenir en el intercambio comercial que se llevaba a cabo en el Nuevo Mundo. España se había opuesto a la intervención holandesa en esa región, basándose en que ellos, junto con Portugal, eran los soberanos de la zona. Grocio trató de adecuar el derecho de comercio dentro del *jus gentium*, diciendo que los mares comprendían el camino para comerciar y que por su naturaleza eran inapropiables. Así, en 1608 con la publicación de su obra *Mare Liberum*, sembró la semilla del principio de la libertad de navegación en los mares.

Independientemente de los argumentos, tanto filosóficos, como legales y religiosos, para 1700, la idea de que cada Estado costero tenía el derecho natural para apropiarse del mar que correspondía a sus costas, era un principio universal generalmente aceptado, que a la fecha, sigue en pie.

Durante esta época surgió también el cuestionamiento sobre si el poder de gobernar estas áreas (*jurisdictio*) surgía de la propiedad del territorio marítimo, o si era independiente de él. De la doctrina surgida en 1700, el poder de regir "*imperium*" (que según Grocio dependía de la relación súbdito-gobernante), así como la propiedad de los mares "*dominium*" (que según Grocio dependía de la posesión del territorio), se entendían bajo el mismo criterio de

jurisdicción. Este pensamiento dominaría por los siguientes 250 años. *Imperium* y *dominium* sólo podían existir conjuntamente, por lo que el poder para legislar y gobernar (derivados del *imperium*) se extendían a lo que se detentara como propietario (*dominium*).

Como consecuencia de lo anterior, surgió el interés por elaborar un concepto que comprendiera una franja de mar junto a la costa dentro de la que el Estado tuviera soberanía y se delimitara una frontera entre el Alta Mar y el Mar Territorial. Surgió la regla del "tiro de cañón". Esta teoría expresaba que: "ya que el concepto de mar territorial se basa en el derecho natural que tiene cada Estado a la seguridad y sobrevivencia, cualquiera de éstos puede reclamar una franja de mar adyacente a sus costas equivalente a la distancia que su infantería costera pueda cubrir. (Durante esta época, tres millas era el rango máximo de las infanterías costeras.)"³ Es decir, imperaba la ley del más fuerte. Sobre esto, parecería que el avance en el conocimiento y la tecnología no han logrado aún que en un mundo "civilizado" impere otra ley.

Sin embargo, esta distancia de tres millas nunca pudo ser impuesta por lo que cada Estado, a través del tiempo, ha determinado su distancia, que a la fecha, según veremos más adelante, no puede exceder de 12 millas desde la costa.

³LEWIS, M. *The Law of the Sea*. "Freedom of Navigation" Harlow, Bruce A. Edit. The Ohio State University Press. USA 1967. Pp. 190. Traducción libre.

Cabe mencionar, que por lo que toca a los derechos de los países sin costa, no es sino hasta 1921, después de los esfuerzos realizados por la Confederación Helvética como consecuencia de la primera guerra mundial, que se reconoce en Barcelona el derecho que tienen los Estados sin litoral para poseer embarcaciones que enarboles su bandera. Con esto como antecedente, se celebró una Conferencia Preliminar de Estados sin Litoral que se llevó a cabo en Ginebra unos días antes de la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1958.

Derivado de lo anterior, y con el paso del tiempo, hoy se entiende por Estado sin litoral, Estado de tránsito y Tráfico en tránsito lo que establece el Art. 124 de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar de 1982:

"Estado sin litoral es un Estado que no tiene costa; Estado de tránsito es un Estado con o sin costa marítima, situado entre un Estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pase el tráfico en tránsito; Tráfico en tránsito es el tránsito de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte a través del territorio de uno o varios Estados de tránsito, cuando el paso a través de dicho territorio, con o sin transbordo, almacenamiento, ruptura de carga o cambio de modo de transporte, sea sólo una parte de un viaje completo que empiece o termine dentro del territorio del Estado sin

litoral". Asimismo, se señalan los derechos que estos Estados sin litoral tienen, es decir, el derecho de acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito; derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes; zonas francas y facilidades aduaneras; cooperación en la construcción y mejoramiento de los medios de transporte; medidas para evitar o eliminar retrasos u otras dificultades de carácter técnico en el tráfico en tránsito; igualdad de trato en los puertos marítimos; concesión de mayores facilidades de tránsito.

Respecto del Derecho del Mar, no es sino hasta 1930 que la Liga de Naciones intenta unificar el criterio sobre la legislación marítima en su Conferencia de Codificación Internacional en la Haya. Lamentablemente no se llegó a la uniformidad deseada, pero se sentaron las bases para que se entendiera la necesidad de celebrar una conferencia sobre legislación marítima. En abril de 1958 se reunieron en Ginebra 86 Estados para participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Conferencias sobre el Derecho del Mar.

Los 86 países que participaron en la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra en 1958, destacaron la necesidad de dividir la Conferencia en los temas que, a través de la historia, se habían hecho notar como los problemas más

significativos:

- Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua
- Convención sobre Alta Mar
- Convención sobre la Plataforma Continental
- Convención sobre Pesca y Conservación de los recursos vivos del Alta Mar

Mucho del Derecho Internacional del Mar tradicional, que se había desarrollado como un derecho consuetudinario a través de los siglos, así como un gran número de los nuevos conceptos tales como plataforma continental, fueron codificados en tratados internacionales.

Las Convenciones llevadas a cabo en Ginebra dividieron a los océanos en diferentes zonas. Los estados costeros podrían ejercer determinados grados de jurisdicción sobre aguas interiores, mar territorial, zona contigua y plataforma continental; la otra gran zona sería el alta mar, que continuaría como un área común donde regiría el principio de libertad de navegación en los mares.(Fig. 1)

ZONA CONTIGUA
(HASTA 12 MILLAS DE LA COSTA)

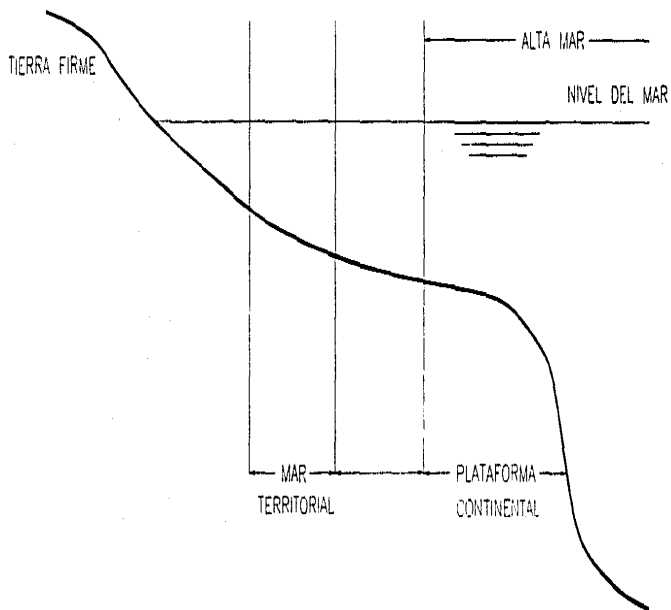


FIG. 1. DIVISION LEGAL DEL OCEANO DE ACUERDO A LA CONFERENCIA DE LEY DEL MAR DEL AÑO 1958.

Sin embargo, esta conferencia sobre el Derecho del Mar de 1958, no fué capaz de resolver algunas de las más difíciles controversias como la de señalar una regla uniforme sobre la anchura del mar territorial ni de la zona pesquera exclusiva. Además, las definiciones y procedimientos eran un tanto ambiguas, pues si bien eran aplicables a la época, serían motivo de clarificación en el futuro.

Para resolver los problemas antes señalados, se convocó una nueva Conferencia sobre el Derecho del Mar en Ginebra en 1960. Esta Conferencia estuvo muy cerca de dar la solución a la anchura del mar territorial pues la propuesta Estadounidense-Canadiense de señalar un mar territorial de 6 millas combinado con una zona exclusiva pesquera de otras 6 millas parecía ser generalmente apoyada, sin embargo, cuando se votó sobre lo anterior, no se obtuvo la mayoría, por lo que los principios establecidos en la Convención de 1958 siguieron rigiendo esta distancia.

Después de 1960, las nuevas condiciones tanto políticas como económicas generaron cambios en los conceptos de soberanía y derechos económicos por lo que se incrementaron las demandas de una revisión del régimen marítimo vigente. Aún cuando intervinieron 86 Estados en las Convenciones de Ginebra de 1958, muchos de los nuevos Estados surgidos durante esta época deseaban intervenir en el Derecho Internacional cambiando lo que, hasta antes de su independencia, los regía.

Por otra parte, empezaba a enfatizarse la importancia de utilizar los recursos marinos. El desenfrenado avance de la tecnología para utilizar estos recursos como alimento, así como la explotación de los fondos marinos, produjeron efectos colaterales que no habían sido conocidos ni comprendidos en 1958, por lo que en diciembre de 1973 se celebró una sesión coordinadora en Nueva York, que abrió la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Al año siguiente en Caracas, Venezuela, la Conferencia continuó con la participación de varios Estados para una nueva reglamentación en cuestiones marítimas, y en 1975 se llevó a cabo una sesión en Ginebra que informalmente produjo un documento que contenía la tendencia que seguían las discusiones. Al año siguiente, se revisó este documento que, durante la sexta sesión de 1977, comprendió un nuevo texto que fue lo más cercano a un "borrador" de tratado, mismo que sería el antecedente del que surgiría de la tercera Convención sobre el Derecho del Mar de 1982.

Lo anterior queda comprendido en el preámbulo de esta Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que hoy en día rige a los países que la han ratificado o se han adherido a ella, aun cuando a la fecha no haya entrado en vigor. Esta conferencia entrará en vigor, según su Art. 308, 12 meses después de que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión.

Esta Convención fué aceptada por la mayoría de los países tercermundistas, más "el hecho de que 4 votos fueran negativos y se dieran 18 abstenciones de algunos países industrializados, así como la mayoría del bloque socialista, nos inclinan a afirmar que la historia del derecho del mar no ha concluído."⁴

Cabe señalar que a partir de la Conferencia de 1958 y las subsecuentes, existen dos grandes grupos en cuanto a la postura que defender: uno que esta a favor de medidas moderadas a las demandas costeras para preservar la libertad de navegación de los mares; y el otro que espera una amplia jurisdicción costera. Desde la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, estos grupos se han incrementado en número debido a la complejidad de los usos políticos y económicos de los mares.

"Aún cuando existen numerosas posturas desde la culminación de la Conferencia de 1982, puede determinarse el rumbo que sigue, y seguirá, esta legislación marítima nacida de ella; la división del mar en zonas de jurisdicción específica: 12 millas de mar territorial y zona contigua, una zona de plataforma continental, y una nueva delimitación de 200 millas para la zona económica exclusiva, aún tiene camino que recorrer."⁵ (Fig. 2)

⁴CUYVERS, Luc. Ocean Uses and their Regulations. Marc Nostrum Foundation. Edit. John Wiley & Sons. USA 1984. Pp. 152. Traducción libre.

⁵IBIDEM. Pp. 153. Traducción libre.

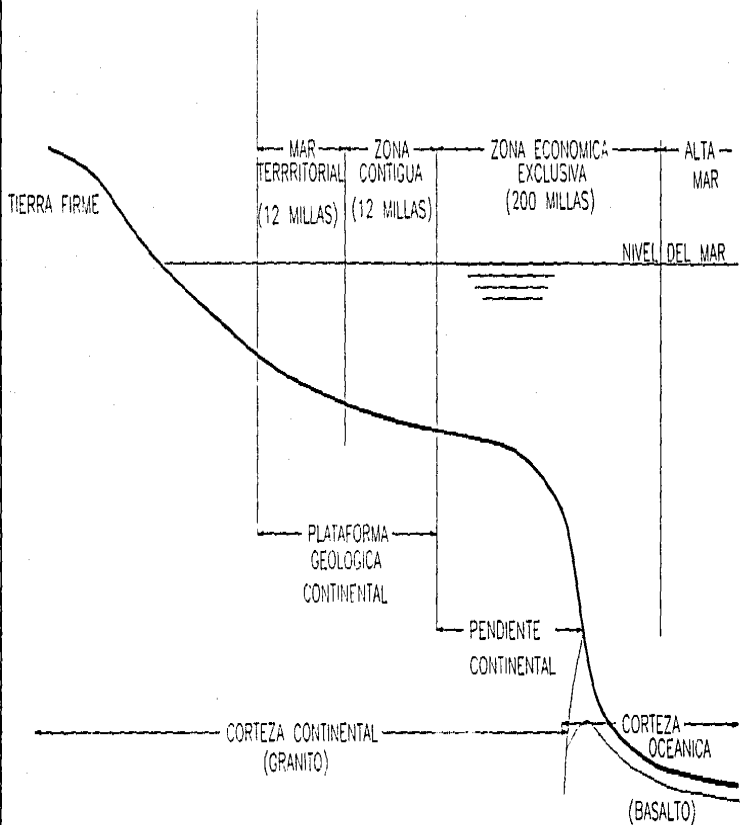


FIG. 2. DIVISION LEGAL DEL OCEANO PROPUESTA POR LA TERCERA LEY DE LA CONFERENCIA DEL MAR

Por lo que toca a México, el 1o. de junio de 1983 salió publicado en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que el C. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Miguel de la Madrid Hurtado hace saber a sus habitantes:

"El día diez del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y dos, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado al efecto, firmó ad referendum, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, concluida en esa misma fecha en Montego Bay, Jamaica, cuyo texto y forma en español consta en la copia certificada adjunta.

La citada Convención fue aprobada por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día veintinueve del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y dos, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día dieciocho del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y tres.

El instrumento de ratificación, firmado por mí el día veintiuno del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y tres, fue depositado, ante la Secretaría General de la Organización de las Naciones Unidas, el día dieciocho del mes de marzo del propio año."

De acuerdo a lo anterior, y siguiendo lo que establece el Art. 133 de nuestra Constitución, hemos decidido tomar los conceptos establecidos en esta Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar (CONFEMAR) como los que rigen hoy en día sobre esta materia.

Mar Territorial y Zona Contigua.

Como ya hemos indicado en la figura No. 2, la anchura (entiéndase ésta como la distancia de la costa hacia el alta mar) del mar territorial según la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, quedó delimitada a un máximo de 12 millas en los términos de su Art. 3: "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención."

El mar territorial es considerado como parte del territorio del Estado costero sobre el cual éste ejerce su soberanía. Lo anterior queda reflejado en el Art. 2 de la CONFEMAR como sigue:

"1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio de sus aguas interiores y, en el caso del Estado Archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.

2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, como al lecho y al subsuelo de ese mar.

3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional."

Esta soberanía ha sido aceptada por numerosos Estados, sin embargo, no es una soberanía absoluta, pues existen excepciones establecidas por el Derecho Internacional como los casos en que las embarcaciones gocen de "*paso inocente*" entendido en los términos del Art. 18 de la CONFEMAR como "el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de : a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave."

Asimismo, es importante señalar que la conducta que se observe a bordo de embarcaciones en el Mar Territorial está regida por las normas del Estado cuya bandera enarbole. Esto es, siempre que no contravengan las disposiciones del Estado en cuyas aguas se encuentren. En el siguiente capítulo ampliaremos estas afirmaciones.

Por lo que toca a México, no mencionaremos la historia de cómo llegó a establecer su mar territorial en 12 millas, sólo diremos que fue en 1969 con un Decreto que reformaba el primero y segundo párrafos de la fracción II de artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, que se modificó la anchura vigente desde 1935 de 9 millas, confirmándose las en las 12 millas al ser signatario de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Con esto en mente, en México como en el resto de los países signatarios de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, se entiende como mar territorial: la distancia de máxima de 12 millas marinas. Siendo esta la zona sobre la cual el Estado ribereño ejerce su soberanía de acuerdo con la legislación nacional y los tratados de que sea parte al respecto, específicamente sobre aguas, espacio aéreo, suelo, recursos naturales, sean vivos o no vivos, renovables o no renovables con la limitación del derecho de los buques extranjeros al paso inocente.

Respecto de la zona contigua, se entiende, siguiendo a la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, en su Art. 33 como "la zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua," en donde "el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para: a) prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial; b) sancionar las

infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial. 2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial"

La Zona Económica Exclusiva.

El régimen de esta zona, es sin duda uno de los principales aspectos de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, pues el concepto es relativamente nuevo y sujeto a discusión.

De acuerdo con el Art. 55 de la CONFEMAR, "La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte de acuerdo con el cual los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención" "La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial." (Art. 57 CONFEMAR). Esto es, aproximadamente 36% del total de la superficie oceánica, más de la tercera parte de lo que anteriormente se consideraba como alta mar.

Dentro de esta zona, tal y como lo dispone el Art. 56 de la CONFEMAR, el Estado costero tiene derechos de soberanía para

los propósitos de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivientes o no, del suelo marino y del subsuelo, así como la explotación de energía por agua, corrientes o viento. La jurisdicción se extiende al posible establecimiento de islas artificiales, instalaciones, estructuras y centros de investigación científica para la protección del medio ambiente marino.

Por lo que toca a México, atendiendo a lo establecido en esta Conferencia, se incluye en el artículo 27 Constitucional noveno párrafo "...La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial...."

Cabe mencionar que "En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto" (Art. 59) Es importante notar que los términos ambiguos en los que a veces se redactan los documentos, pueden hacer que la solución de los conflictos se lleve a cabo después de mucho tiempo, y

no siempre de la mejor manera...

La Plataforma Continental.

En 1958 la definición de Plataforma Continental reflejaba la ignorancia del subsuelo marino pues con la definición de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, se describe en su Art. 76 de la siguiente manera: "1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.... 3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo. 4. a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante.....b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto

de máximo cambio de gradiente en su base...."

Por lo que toca a México, la plataforma continental no parece exceder en ninguna parte las 200 millas de la zona económica exclusiva, "por lo que éste es el límite exterior máximo de la plataforma continental mexicana".⁶

Sobre lo anterior, cabe indicar que de acuerdo con la CONFEMAR, "1. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de exploración y de la explotación de sus recursos naturales. 2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1. son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado. 3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa. 4. Los recursos naturales mencionados en esta Parte son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias....." (Art. 77).

Asimismo, los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan la condición jurídica de las aguas

⁶IDEM, SZEKELY, Alberto. Pp. 42

suprayacentes ni la del espacio aéreo situado sobre tales aguas, y muy importante, el ejercicio de los derechos del Estado ribereño sobre ésta zona, no deberá afectar la navegación ni otros derechos y libertades de los demás Estados previstos en la Convención. (Art. 78)

Islas y Archipiélagos.

La definición de isla ha sido conservada desde la Conferencia de Ginebra de 1958 como el área de tierra formada naturalmente, cuya superficie se encuentra rodeada de agua, sin embargo, la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar en su Art. 121 señala "1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar. 2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres. 3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental."

Por lo que toca a los archipiélagos, se propone que el archipiélago, así como el agua dentro de él, se consideren como una unidad. Así, la CONFEMAR en su Art. 46 entiende "a) por Estado Archipelágico, un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas; b) por Archipiélago, un

grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre si que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan considerados como tal."

Talvez valdría la pena aclarar lo que se entiende por "históricamente considerados como", pues hoy en día estos conceptos han provocado el inicio, o pretexto, de conflictos armados serios.

Las líneas de base de los archipiélagos se trazarán para conectar las islas más lejanas en lugar de que sea desde cada isla. Las aguas que se encuadren dentro de la línea, no se consideran como aguas interiores, mar territorial o alta mar, sino como "*aguas archipelágicas*", dentro de las cuales, las embarcaciones gozan de los derechos de paso inocente. (Art. 47)

Alta Mar.

Tomando en cuenta los conceptos antes señalados, no queda mas que aclarar que, por lo que toca al alta mar, "tenemos que decir que son aquellas partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial, en las aguas interiores o en las aguas

archipelágicas de un Estado".⁷

Lo anterior se confirma con lo que señala el Art. 86 de la CONFEMAR "Las disposiciones de esta parte se aplicarán a todas las partes de mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico...."

Cabe mencionar que dentro de los principios que imperan en alta mar, se enuncian en los Arts. 87, 88, 89 y 90 de la CONFEMAR bajo los rubros de libertad de la alta mar, utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos, ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar, derecho de navegación, respectivamente.

Es así como nos podemos dar una idea de que la evolución en el pensamiento respecto de los derechos del alta mar, empiezan y terminan, por lo menos hasta hoy, como los incluidos en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Mar Nacional

Un concepto adicional a los que hemos mencionado a lo largo de este capítulo, incluido en la doctrina, es el de mar nacional. El mar nacional "es el que está formado por las aguas situadas dentro del límite de las fronteras terrestres de un Estado hasta la línea base a

⁷SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. 2a. Edición. Edit. Porrúa, S.A. México 1985. Pp. 24.

partir de la cual se comienza a medir la extensión de sus aguas territoriales."⁸

En este llamado mar nacional se incluyen lagos y aguas interiores, comprendiendo a los puertos, bahías y los golfos; el Estado tiene sobre él la misma soberanía que tiene sobre el mar territorial.

⁸SIERA Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. 6a. Edición. Edit. Porrúa, S.A. México 1982. Pp. 249.

CAPITULO DOS. SITUACION JURIDICA DE LOS BUQUES EN ALTA MAR.

Por lo que toca a este capítulo, hemos decidido hablar de la situación jurídica en alta mar, pues, tomando en cuenta que es la porción de agua que no pertenece a ningún Estado y a la vez pertenece a todos, no está sujeta a la legislación de un Estado en particular, sino que por el contrario, está "*regulado*" por los tratados que al respecto se configuren, en los mismos términos para cualquier Estado que decida ratificarlos y navegar en él. A esto cabe añadir que la costumbre ha jugado un papel importante y lo seguirá haciendo, pues la legislación que impere en esta zona donde no existe una soberanía particular, será la que observen los diversos Estados de acuerdo con su aceptación o no, sin ser posible la coercibilidad (a excepción de la fuerza utilizada por quien se "crea" con la facultad y "obligación" de cuidar esta zona en contraposición de lo que los más débiles puedan llegar a pensar).

El régimen jurídico del alta mar se caracteriza, como ya ha quedado señalado, por la libertad e igualdad, ya sean derechos u obligaciones para TODOS los Estados, entendiéndose a la libertad, siguiendo a la CONFEMAR como sigue:

"1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

Las Partes VI y XIII se refieren a la plataforma continental e investigación científica marina respectivamente.

Ya hemos hablado en el capítulo anterior sobre la evolución del pensamiento humano a través de los siglos acerca del principio de libertad de navegación, por lo que a lo largo de este capítulo trataremos de señalar los aspectos más sobresalientes relativos al

régimen jurídico de los barcos, específicamente los mercantes, en alta mar, dejando para otra ocasión cualquier consideración sobre la libertad de pesca, de tender cables submarinos y oleoductos así como la libertad de sobrevuelo.

Hemos elegido las embarcaciones mercantes por su importante papel en el intercambio de mercancías, y como consecuencia en el comercio internacional.

Ahora bien, antes de entrar en la explicación de la situación jurídica de los buques mercantes en alta mar, hemos considerado prudente establecer lo que entenderemos por "buque mercante".

Existen diversas palabras para nombrar a las *unidades* que navegan las aguas, y siguiendo al *Diccionario General de Marina*⁹, señalaremos las siguientes:

- Embarcación: barco, nave, navío, buque.

- Buque: Casco de una nave. Barco con cubierta grande y sólido destinado a empresas marítimas importantes.

⁹ GARCÍA Calero, A. *Diccionario General de Marina*. Ed. García Calero. México 1954.

- Barco: artefacto de madera, hierro, acero o cemento que flota en el agua y puede transportar personas o cosas.
- Nave: barco, embarcación de cubierta y con velas; denominación general de toda construcción flotante.
- Navío: Bajel de guerra de tres palos y velas cuadradas, con dos o tres baterías de cañones e iguales puentes o cubiertas.
- Bajel: navío, nave, barco, embarcación, buque.

Todos estos vocablos pueden utilizarse como sinónimos para designar generalmente a las *unidades* que surcan los mares, pero en términos más usuales en el ámbito del Derecho, el más utilizado es **BUQUE**, sin que esto signifique que nuestra legislación se limite a este solo término, es decir, se utilizan también los vocablos barco, navío y embarcación.

De lo anterior, diremos que el buque mercante es la "unidad" sólida que flota en el agua que se utiliza para dar un servicio específico, el transporte marítimo de personas o mercancías.

El buque es un bien mueble, pues está destinado a trasladarse de un lugar a otro, por lo que en cuanto a su naturaleza intrínseca, jurídicamente, se rige por lo dispuesto para los bienes de esta

naturaleza.

Nuestro Código Civil para el Distrito Federal en su Art. 753 nos dice que "son bienes muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya sea que se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior."

Asimismo, y para confirmar lo anterior, en su Art. 756 nos indica que los buques están sujetos al régimen de los bienes muebles al decir que "las embarcaciones de todo género son bienes muebles".

Por su parte, el Art. 106 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que "se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles."

Ahora bien, hemos dicho que el buque mercante es un bien mueble, y como tal se rige por las disposiciones legales para este tipo de bienes, sin embargo, cabe aclarar, que existe otro concepto que se refiere a la utilización del buque y que es la empresa marítima.

El Art. 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, entiende por empresa marítima al conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo; y como naviero, al titular de una empresa marítima. Esto es, el buque es el medio por el

que una empresa marítima cumple sus objetivos.

Como bien mueble, el buque está constituido por:

- a) sus partes integrantes (las que necesariamente determinan su existencia como las máquinas, la hélice, el timón, etc.)
- b) sus pertenencias (las cosas que son independientes del buque pero que están destinadas a darle servicio permanente, actual y efectivo como los botes salvavidas, el motor auxiliar, etc.)
- c) sus accesorios (las cosas que no le son indispensables como los bares, instalaciones de camarote, equipo de pesca, etc.)

Lo anterior queda incluido en nuestra legislación en el Art. 107 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos al decir que "el navío y sus pertenencias y accesorios constituirán una universalidad de hecho. Se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados."

Es importante mencionar esta "clasificación" de las partes integrantes del buque, pues cuando se celebra un contrato de fletamento, debe

hacerse la referencia de lo que debe comprenderse en él, distinguiéndose así el contrato de fletamento a casco desnudo, por tiempo o por viaje.

Por otro lado, no atendiendo a la naturaleza intrínseca del buque nos encontramos, tal y como lo señala el maestro Juan Antonio Martí Bague en su artículo titulado "Algunas consideraciones sobre el concepto jurídico del Buque": "que el buque, como ente sujeto a la imputación de derechos y obligaciones, es lo más comparable con el hombre, pues tiene obligaciones y derechos antes de "nacer" y sólo muere cuando termina de pagar sus deudas y cumple sus obligaciones."¹⁰

Con esto en mente, algunos autores consideran que es válido decir que tiene personalidad, "pues cuenta con un nombre que lo distingue de los demás; tiene una patria, que es el país cuya bandera enarbola, con todos los derechos y deberes correspondientes a esa Nación, gozando de su protección; tiene un domicilio, que es su puerto de matrícula; tiene su "pasaporte" sin el cual no puede navegar"¹¹

¹⁰ MARTÍ Bague, Juan Antonio. Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid. Vol. XII. No. 32. Madrid 1968. Pp. 229.

¹¹ PINACHO BOLAÑO Rivadeneira, Javier. Tráfico Marítimo. Ed. Fondo Editorial de Ingeniería Naval. Madrid 1978. Pp. 21.

Es indudable que un buque no puede ser sujeto de derecho sino objeto de derecho y sobre la personalidad jurídica del buque, el maestro Eduardo Solís Guillen¹² nos dice que "el buque no tiene personalidad jurídica, pues por lo que toca al domicilio, no es el del buque sino el del que gestiona el abanderamiento el que se asienta en los registros"

Sin embargo, si bien es cierto que un buque como tal no puede gestionar su domicilio o cualquier otro trámite, también lo es que las particularidades del concepto de buque hacen cuestionable su "personalidad jurídica", es decir, cuenta con ciertos atributos que normalmente no se le asignan a los bienes muebles, y, dentro de otros atributos como veremos más adelante, es válido señalar como domicilio de la embarcación el puerto de matrícula, pues allí queda registrado. (Art. 13 del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de Buques Mercantes Nacionales).

Nos dice también el maestro Solís Guillen, que "por su naturaleza pertenece al régimen real", con esto entendemos que, a diferencia del régimen personal, el buque se considera "cosa", cuestión que no negamos, sin embargo, hemos dicho que esto es por lo que toca a su naturaleza intrínseca, pues es indudable que un buque no es una persona física. Debido a las circunstancias especiales que rodean al

¹² SOLIS Guillen, Eduardo. Derecho Oceánico. Ed. Porrúa, S.A. México 1987. Pp. 52.

buque, el derecho ha tenido que adoptar, y adaptar, ciertos conceptos derivados de las consecuencias jurídicas creando "excepciones a las reglas generales" atribuyendo ciertos "derechos" a las embarcaciones.

Nacionalidad de los buques.

Por otra parte, atendiendo a otro de los atributos de las personas físicas y que se "otorgan" a los buques, podemos mencionar la nacionalidad. El maestro Solís nos dice que éste no es válido, pues la nacionalidad es el vínculo jurídico entre el individuo de la especie humana en relación con algún Estado. Definición a nuestro entender demasiado restringida para los efectos del derecho marítimo, pues consideramos que tanto los buques como las aeronaves, cuentan con una nacionalidad otorgada por cada Estado una vez que se han cumplido los requisitos que para tal efecto señala su legislación, y que se presupone a primera vista con la bandera que enarbola.

En nuestro país, por ejemplo, la nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación, el certificado de matrícula o placa, según lo disponen los Arts. 89 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el Art. 6 del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de Buques Mercantes Nacionales.

La nacionalidad sólo puede ser otorgada por un Estado soberano, es

decir, reconocido como tal por el Derecho Internacional, siendo una facultad unilateral y discrecional del Estado establecer las normas, condiciones o requisitos bajo los cuales otorgue la misma.

Sobre la nacionalidad de los individuos se dice, recapitulando lo señalado por el maestro Solís, que es el vínculo jurídico que existe entre un individuo y el Estado que se la otorga. Se dice que toda persona física es susceptible de obtener una nacionalidad, incluso, es su derecho. Además, no debería poseerse más de una, sin embargo, es claro que de acuerdo con las diversas legislaciones un individuo puede llegar a tener hasta tres nacionalidades.

Respecto de las personas morales, existen dos posturas: la doctrina clásica que sostiene que sí son susceptibles de obtener una nacionalidad en virtud de la personalidad jurídica que la ley les ha otorgado; y la doctrina moderada que sostiene que "es imposible que una simple creación emanada de un contrato privado, pueda engendrar una relación de tipo político entre éstas y el Estado"¹³; es decir, la nacionalidad es un atributo sólo del ser humano. Sobre esto, consideramos que las personas morales sí son susceptibles de obtener una nacionalidad, es más, deben tenerla de acuerdo con la legislación relativa a su constitución.

¹³ PEREZNIETO Castro, Leonel. Derecho Internacional Privado. 2a. edición. Ed. I.I.A.R.L.A., S.A. de C.V. México

Por lo que toca a los buques, diremos que todos deben tener una nacionalidad y que, como ya hemos indicado, corresponde a cada Estado la libre determinación de las condiciones para concederla; así como también es libre de establecer las condiciones bajo las que otorgará el registro y abanderamiento a los barcos que pretendan obtener dicha nacionalidad. Asimismo, los buques deben tener solamente una nacionalidad. Lo anterior quedó asentado en los Arts. 91 y 92 de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar como sigue:

"Art. 91. 1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. 2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón."

"Art. 92. 1. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje sin escala, salvo en caso

de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. 2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o mas Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad."

El hecho de que un barco posea una nacionalidad, implica que el Estado cuya bandera enarbole ejerce sobre él su jurisdicción y control, de hecho, al respecto se dice "que la jurisdicción ejercida sobre un barco en alta mar, que navegue bajo la bandera de su Estado, es una jurisdicción que dicho Estado ejerce sobre las personas a bordo así como sobre las propiedades de sus ciudadanos"; se dice que debe entenderse "como una jurisdicción que se basa en el simple hecho de que los barcos son "*propiedad*" de un Estado y se encuentran en un espacio donde no existe jurisdicción local, por lo que, a través de una nacionalidad, se determina la legislación aplicable."¹⁴ De acuerdo con la CONFEMAR en su Art. 94 primer párrafo queda que "Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón."

Al respecto diremos que, por lo que toca al alta mar, existe una jurisdicción absoluta del Estado que ha otorgado a la embarcación su

¹⁴ COLOMBIOS, John C. International Law of the Sea, 6th edition. Ed. Longman. USA 1967. Pp. 285. Traducción libre.

nacionalidad; en aguas territoriales, zonas contiguas, zonas económicas exclusivas, esta jurisdicción se limita, pero como veremos más adelante, puede considerarse que el Estado ejerce un cierto "imperio" sobre la embarcación que enarbola su pabellón.

La libertad para navegar, así como la seguridad en la navegación en alta mar se logran por la combinación tanto de leyes internacionales como de leyes locales. La nacionalidad de un barco es la garantía ofrecida por el derecho internacional, a través de convenciones ratificadas por los Estados, para la libertad de navegación, pues cada embarcación que navegue en alta mar debe tener un carácter nacional y debe estar en posición de evidenciarlo de alguna manera que no deje lugar a duda del mismo. El poseer una nacionalidad determina la base de intervención y protección de ese Estado al igual que protege a los demás Estados de actos cometidos a bordo en contra de sus nacionales.

Así, en el segundo párrafo del Art. 94 de la CONFEMAR, se señalan dentro de los deberes del Estado del pabellón:

- a) Todo Estado mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón.
- b) Todo Estado ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón así

como sobre su tripulación.

c) Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar su seguridad en el mar.

Como hemos dicho, cada Estado tiene el derecho de elaborar la legislación por la cuál se determinarán las condiciones bajo las cuales otorgará el registro en sus puertos, y consecuentemente la nacionalidad a sus barcos mercantes. Estas condiciones varían de Estado con Estado, pero todos coinciden en que, suceda lo que suceda, un Estado debe aceptar la autoridad y responsabilidad que resulte de la nacionalidad del buque.

Este principio quedó expresado en los términos utilizados por la Suprema Corte de Estados Unidos en el caso *Lauritzen vs. Larsen* como sigue: "Quizá la regla más venerable y universal del derecho marítimo es aquella que da importancia cardinal a la ley del pabellón. Cada Estado, según el derecho internacional, puede determinar por sí mismo las condiciones bajo las cuales otorgará la nacionalidad a sus buques mercantes, aceptando con ésto la responsabilidad por el mismo, así como el ejercicio de autoridad sobre él." ¹⁵

¹⁵ *IBIDEM.*

Sobre lo anterior, cada Estado tiene un Registro en el cual se deben inscribir todos los documentos que, entre otras cosas, evidencien la nacionalidad de los buques. Así, en nuestro país, existe el Registro Público Marítimo Nacional, en él se inscriben los actos y documentos previstos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Esta Ley, en su Art. 91 señala que "la matrícula de un buque debe inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional..."

Es por esto, que la validez y regularidad en el registro de embarcaciones será responsabilidad sólo del Estado registrante.

Evidencia de la nacionalidad.

Hemos dicho que el común acuerdo entre los Estados, así como la costumbre que han creado al derecho internacional del mar, obliga a los Estados que cuentan con una flota mercante, a establecer las condiciones bajo las cuales otorga su nacionalidad, pero ¿qué es lo que evidencia, o hace clara la nacionalidad de un barco?

La bandera, o su pabellón, es la manera más sencilla de presumir, a través de signos externos, que un barco posee una nacionalidad, sin embargo, existen una serie de documentos que expide cada Estado cuando se han cumplido los requisitos dispuestos para la obtención de dicha nacionalidad, que cada barco está obligado a llevar consigo.

Al respecto, el maestro Sobarzo en un artículo publicado por la Universidad de Chihuahua nos dice que "la bandera y los emblemas de un Estado constituyen el símbolo de la nacionalidad y la más destacada representación de la patria. Entre los Estados soberanos, también constituyen el testimonio de soberanía frente a los demás miembros de la comunidad internacional" ¹⁶

Como datos históricos sobre lo anterior diremos que en una nota dirigida en 1841 al Ministro de los Estados Unidos en Londres se señalaba que "hay una diferencia esencial y fundamental entre registrar una nave y examinar sus papeles para ver si está legalmente dotada de los documentos que la acreditan a la protección de cualquier país y, especialmente, del país cuya bandera pudo haber izado en el momento. Pues aunque en el habla común la palabra 'bandera' se usa para expresar la prueba de la nacionalidad y aunque de acuerdo con la acepción de la palabra, el Gobierno de Su Majestad reconoce que los cruceros británicos no tienen derecho en tiempo de paz de registrar a las naves mercantes que naveguen bajo la bandera americana, sin embargo, el Gobierno de Su Majestad no quiere decir con eso que un buque mercante puede eximirse del registro simplemente izando un pedazo de lanilla con los emblemas y

¹⁶ SOBARZO, Alejandro. Lecturas Jurídicas, "Protección Internacional de Bandera y Emblema". No. 39 Universidad de

colores de los Estados Unidos" 17

Otro ejemplo es la opinión que al respecto dió el Secretario de Asuntos Exteriores de Aberdeen en 1843, en la que sostuvo que "sin duda la bandera es una prueba prima facie de la nacionalidad de la nave; y si esta prueba fuera en sí concluyente e irrefutable, debe excluir cualquiera otra averiguación. Sin embargo, es suficientemente notorio que las banderas de todas las naciones son susceptibles de usurparse por aquéllos que no tienen derecho o título para arbolárlas."¹⁸

Por su parte, nos indica el maestro Sobarzo que a mediados del siglo pasado ya se señalaba esto también con claridad por un autor mexicano, quien se expresaba en los siguientes términos: "la bandera es el distintivo visible de la nacionalidad del buque, y cada potencia tiene designada la suya, bajo cuya protección navegan sus súbditos o ciudadanos; pero ya se debe concebir a la más simple reflexión que este signo no es bastante, porque si lo fuera nada habría más fácil que suplantar la nacionalidad de un buque, principalmente en alta mar. Es necesario, pues, que tenga todos los documentos que se

¹⁷ APUD. SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar, 2a. edición. Ed. Porrúa, S.A. México 1985. Pp.324.

(SOULSHY, Hugh. "The Right of Search and the Slave Trade in anglo-american relations 1814-1862. The Johns Hopkins Press, Baltimore. 1933. Pp.6.

¹⁸ IBIDEM.

llaman ordinariamente papeles del buque, los cuales debe llevar a bordo toda embarcación mercante. El número, naturaleza, carácter y fórmula de estos papeles, están explícitamente regulados por las leyes particulares de cada país."¹⁹

Ahora bien, así como hemos indicado que cada Estado es libre de determinar las condiciones en que otorga a los barcos mercantes su nacionalidad provocando la aplicación de su legislación en alta mar, debemos señalar las excepciones al principio de competencia exclusiva del Estado del pabellón en alta mar:

I. Como primera excepción señalaremos el *Derecho de Aproximación o visita* que se refiere a que los navíos de guerra de cualquier Estado tienen el derecho de detener los barcos de comercio de cualquier nacionalidad, que les infundan sospechas, con el fin de verificar su nacionalidad. Las únicas razones que de acuerdo con lo que se dispone en el Art. 110 de la Tercera Convención sobre el Derecho del Mar, pueden justificar la detención de un barco extranjero son:

1. Que haya sospecha de que se dedica a la piratería; (el Art. 101 nos señala cuales son considerados actos de

¹⁹ APUD. OP. CIT. Pp. 325. (Justo Sierra. Lecciones de Derecho Marítimo Internacional. Imprenta de Ignacio Complido. México 1854. Pp. 37.)

piratería: 1. Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: a) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellas; b) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. 2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata. 3. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado 1. ó 2. ó facilitarlos intencionalmente.)

2. Que se sospeche que se dedica al tráfico de esclavos. (el Art. 99 lo ratifica.)
3. Que se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al Art. 109.
4. Que no tenga nacionalidad.

5. Que tenga en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

II. Como segunda excepción tenemos el caso de la *persecución continua* (hot pursuit). Esta excepción queda incluida en el Art. 111 de la CONFEMAR que consiste en la persecución de un barco extranjero cuando, encontrándose en aguas jurisdiccionales de otro Estado, las autoridades juzguen que existen razones suficientes para pensar que ha violado sus reglamentos y leyes incluso en la zona económica exclusiva. Sólo es válida esta persecución cuando se dan las siguientes condiciones:

1. Que en el momento en que se ha dado la orden de detención, el barco sospechoso o uno de sus botes se encuentre dentro de aguas territoriales del Estado a que pertenece el barco que le ha dado la orden;
2. Que si el barco sospechoso se encuentra en la zona contigua en vez de aguas territoriales, la persecución haya sido emprendida por causa de violación de derechos para cuya protección ha sido establecida la zona contigua;

3. Que si la persecución ha sido iniciada en las aguas territoriales o en la zona contigua, no sea interrumpida en la zona contigua o en alta mar;

4. La persecución continua se interrumpe tan pronto como el navío perseguido entre en aguas territoriales de su propio Estado o de un tercero;

5. El derecho de persecución continua sólo puede ser ejercido por barcos de guerra o aeronaves militares, o por otros barcos o aeronaves al servicio del gobierno y especialmente autorizados para ello.

III. La tercera excepción puede considerarse como la *Seguridad y ayuda en alta mar*, es decir, de acuerdo con la Tercera Convención sobre el Derecho del Mar en su Art. 98 se declara la obligación de cada Estado, independientemente de cual sea, a: 1. Exigir al capitán, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o pasajeros a: a) prestar auxilio a toda personas que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro; c) en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, tripulación o pasajeros. Asimismo, cada Estado debe tomar las medidas necesarias para que los barcos bajo su bandera respeten las

normas relativas a:

1. El uso de señales, mantenimiento de comunicaciones y prevención de colisiones.
2. El manejo de los barcos y las condiciones de trabajo de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos laborales internacionales aplicables.
3. La construcción, equipo y condiciones marineras de los barcos.
4. Cualquier otra norma a este respecto internacionalmente aceptada.

Consecuencias de la nacionalidad de los buques.

Estas consecuencias derivadas de la nacionalidad de los buques mercantes pueden dividirse en tres grandes grupos según nos indica el maestro Sobarzo:

1. Consecuencias que trascienden a los intereses de la comunidad internacional;

2. Consecuencias proteccionistas; y
3. Consecuencias que imponen obligaciones especiales.

Las consecuencias que trascienden en el ámbito internacional afectando los intereses de la comunidad, lo hacen de tal forma que resulta indispensable que la necesidad de otorgar una nacionalidad impere para que exista verdaderamente la libertad de navegación. Dentro de éstas, se debe señalar en primer lugar que la ley del pabellón se aplicará a todos los actos que tengan lugar a bordo de la nave que puedan ser productores de consecuencias jurídicas, es decir, la legislación tanto civil como penal aplicable es la del Estado al cual pertenece el barco, esto es, siempre que se encuentre en alta mar, y en algunos casos, aún cuando se encuentre en mar territorial o puerto extranjero.

Asímismo corresponden a éste grupo las normas de seguridad que el Estado impone a los buques que navegan bajo su bandera. Para que éstos cumplan con tales disposiciones, se les obliga a inspecciones periódicas que lo certifiquen.

Otra consecuencia importante de este grupo es la fiscalización de las actividades, además de que cada Estado debe hacerse responsable de los actos que se realicen cuando se atente contra los derechos de los demás.

Por su parte, las consecuencias dentro del grupo de consecuencias proteccionistas se encuentran aquellas medidas de un Estado tendientes a colocar en una situación privilegiada a sus buques respecto a los que no enarbolan su pabellón. Asimismo, se encuentran las disposiciones relativas a la pesca en aguas interiores, el mar territorial y en la zona económica exclusiva, así como las que se refieren a la navegación de cabotaje, pues ésta, generalmente está reservada a los nacionales del país en que se realiza.

También dentro de este grupo proteccionista, se encuentran las normas que se refieren a servicios portuarios, tarifas, transporte de determinados efectos y otras que estimulan a la marina mercante nacional.

Debemos destacar dentro de este grupo, la importancia que tiene la nacionalidad del buque, pues otorga a la nave el derecho de acudir a la protección de su gobierno cuando sea necesario.

Por último, dentro de las consecuencias que imponen obligaciones especiales se encuentran las que un Estado impone a sus naves, ya sea a través de normas internas o de instrumentos internacionales, para lograr, en la medida de lo posible, el mayor respeto e igualdad marítimos.

De acuerdo con lo anterior, un Estado podría prohibir a sus buques que comercien con determinados puertos extranjeros, incluso su acceso a ellos, así como la prohibición de pescar determinada especie en una zona de alta mar durante cierta época.

Registro de embarcaciones.

Hemos señalado en puntos anteriores que si bien es cierto que la nacionalidad expresada a través de la bandera es el medio idóneo para que ésta sea reconocida, también hemos dicho que ésta debe otorgarse previo cumplimiento de los requisitos que cada Estado señala como indispensables para acreditar la misma.

Estos documentos, tal y como también lo hemos señalado, deben quedar debidamente inscritos en un registro, pues éste provee una evidencia cierta de los títulos en caso de controversia y permite proteger los derechos de terceros.

Dentro de lo que se debe inscribir en estos Registros, están los datos relativos a la embarcación:

- El nombre del barco;
- El puerto de registro, número oficial o marca distintiva del barco;

- Señal de llamada;
- El nombre de los armadores, lugar y fecha en la que se construyó la embarcación;
- La descripción técnica del barco;
- El nombre, dirección y nacionalidad del propietario de la embarcación;
- Cualquier tipo de garantía o gravamen sobre el buque.

Sobre lo anterior, y tomando en cuenta la importancia que internacionalmente se ha manifestado en el sentido de generalizar un criterio que incluya los requisitos que deben cumplirse para que una embarcación sea debidamente inscrita en un registro, se celebró una Conferencia sobre las Condiciones de Registro de Embarcaciones en Ginebra convocada por la Organización de las Naciones Unidas el 7 de febrero de 1986.

Dentro de las condiciones más importantes por las que se llevó a cabo dicha conferencia están las siguientes²⁰:

- La necesidad de promover y expandir el comercio marítimo de una manera uniforme.

²⁰ UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS. United Nations Conference on Trade and Development. TD/RS/CONF/23.1986. Traducción libre.

- La continuación de lo asentado en la Convención de Ginebra de 1958 de Alta Mar así como en la de 1982, respecto de la necesidad de la existencia de un vínculo genuino entre un barco y el país cuya bandera enarbola, en el sentido de que verdaderamente existen deberes de dicho Estado para ejercer su jurisdicción y control sobre los barcos que se someten a su bandera.
- La creencia de que un Estado que otorga su nacionalidad a un buque debe contar con una administración nacional marítima competente y adecuada.
- Asimismo, la creencia de que en la medida en que se tomen acciones que hagan posible identificar y responsabilizar a los propietarios de los buques, se combatirá el fraude marítimo.
- Y, principalmente, el deseo de los Estados Soberanos para resolver, con un espíritu de mutuo entendimiento y cooperación cualquier cuestión relativa a las condiciones bajo las cuales otorgan su nacionalidad, y por ende, su registro a las embarcaciones que lo soliciten.

En México, el 9 de diciembre de 1987, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se aprueba el

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de buques. Sin embargo, dicha Convención aún no ha entrado en vigor, debido a que aún no ha sido ratificada por el mínimo de países considerado para tal efecto.

Territorialidad del buque.

Sobre este particular, trataremos de explicar, que debido a que toda embarcación requiere de una nacionalidad que la vincule con la legislación del Estado cuya bandera enarbola, y que, según veremos, existe una jurisdicción particular del Estado sobre los actos que se lleven a cabo a bordo de las embarcaciones, puede considerarse al buque como un espacio "territorio" sobre el que el Estado que le ha otorgado su nacionalidad tiene cierto imperio.

Sabemos lo complejo que resulta aplicar a las embarcaciones el concepto de territorio de un Estado, pues en general, por territorio se entiende como la superficie terrestre, marítima, así como el espacio y subsuelo en la que rigen sus normas. Sin embargo, consideramos que debemos tomar en cuenta que el territorio es el espacio al que se circunscribe la validez del orden jurídico estatal, y entendido en estos términos (claro que con sus excepciones) creemos válido señalar que el buque es un espacio, "territorio", del Estado que le ha otorgado su nacionalidad., en el que éste tiene diversos grados

de jurisdicción, dependiendo si se encuentra en aguas territoriales o en alta mar.

No obstante lo anterior, consideramos que el concepto espacio "territorio" puede aplicarse en términos generales; es decir, que los barcos son porciones flotantes de la nación que los acoge al otorgarles su nacionalidad. Al respecto, diremos que existen quienes defienden esta posición y quienes la refutan.

Para el maestro Sobarzo, la territorialidad aplicada a los buques es inadmisibile, pues es incompatible con varias normas establecidas de Derecho Internacional Marítimo. Según este autor, la supuesta territorialidad del buque en alta mar es una forma fácil de explicar la razón de que los actos que tienen lugar a bordo se rigen por las leyes del Estado cuya bandera enarbola el buque, esto es, por lo que toca a los actos relativos al orden civil de la tripulación y pasajeros tales como nacimientos, matrimonios, muertes, testamentos, contratos, delitos, etc. Siguiendo este orden de ideas, el maestro Sobarzo señala que la sola circunstancia de que el buque sea un bien mueble, hace incompatible su equiparación al territorio. Asimismo, dice que se debe hacer referencia a ciertos derechos "únicos" o particulares del derecho marítimo aplicables a los buques, tales como el derecho de aproximación o visita. Lo cual, al decir del maestro Sobarzo, hace incongruente el concepto de territorialidad aplicado a los buques, por implicar una violación a la soberanía del Estado territorial.

Sobre lo anterior, queremos hacer énfasis en que este derecho de aproximación o visita se realiza, como ya lo hemos indicado, bajo ciertos supuestos, y por lo tanto, no nos parecen violación a la soberanía. Después de todo, es una costumbre internacionalmente aceptada en el medio marítimo que, incluso, da seguridad a los diversos Estados. Es indudable que este derecho de aproximación o visita puede ser objeto de abusos, pero, ¿qué derecho no está sujeto a abusos?

Asimismo, este autor señala que considerar esta ficción como válida, hace incompatible su referencia al derecho de persecución, el cual consiste en "la facultad del Estado costero de continuar en alta mar la persecución de un buque infractor, siempre y cuando aquella persecución se hubiere iniciado en alguno de los espacios marítimos del Estado de referencia." "Este derecho, en efecto, no se podría explicar si el buque se considerara territorio al salir a alta mar, pues ello equivaldría a realizar actos de jurisdicción en territorio extranjero. En otras palabras, al fundarse en la tesis de la extraterritorialidad del navío, el derecho de persecución constituiría una franca violación a la soberanía estatal."²¹

Sobre esto, cabe el mismo comentario que al derecho de aproximación o de visita.

²¹ OP. CIT. SORARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, Pp. 353.

A continuación señalaremos lo que se entiende por soberanía territorial siguiendo al maestro Seara Vázquez.²²

"Los Estados ejercen, en diversos grados, soberanía sobre el espacio de tierra que los forman, las aguas interiores y otras áreas adyacentes. En algunas zonas, las terrestres, aguas interiores, etc. la soberanía es plena, en otras, lo es limitada como en el mar territorial, zona económica exclusiva, etc., según disponga el Derecho Internacional; pero en ocasiones la soberanía se extiende sobre áreas diversas dadas las circunstancias especiales de las mismas."

Hemos tratado de establecer que ya sea que el buque se encuentre en aguas territoriales o se encuentre en alta mar, los actos jurídicos acontecidos en él, están sujetos en mayor o menor medida a la jurisdicción del Estado cuya bandera enarbola.

Señalaremos algunos ejemplos que nos aclararán lo anterior, conduciéndonos a decir que el Estado que permite que un buque navegue bajo su bandera ejerce sobre él una jurisdicción equiparable a la que ejerce sobre su territorio.

²² SEARA Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. 8a. edición. Ed. Porrúa, S.A. México 1982. Pp. 95.

El Art. 26 de la CONFEMAR, dispone que no podrá imponerse gravamen alguno a los buques extranjeros por el solo hecho que pasen por el mar territorial. Asimismo se dispone que sólo podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por mar territorial como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque.

El Estado territorial tampoco podrá ejercer su jurisdicción penal de acuerdo con el Art. 27 de la CONFEMAR: 1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna averiguación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño.
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial.
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales.

d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

En particular, el Art. 4 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que "los delitos que se cometan a bordo de buques se considerarán, conforme lo dispone el Código Penal Federal, como ejecutados en territorio de la República cuando sean cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar a bordo de buques nacionales; cuando se ejecuten a bordo de un buque mexicano surto en puerto o en aguas territoriales de otra nacionalidad, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto; y ..."

Por lo que toca a la jurisdicción civil, el Art. 28 de la CONFEMAR señala que:

1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo.
2. El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medida de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.

Nuestro Código Civil para el Distrito Federal señala en su Art. 12 que "las leyes mexicanas rigen a todas las personas que se encuentren en la República, así como los actos y hechos ocurridos en su territorio o jurisdicción y aquellos que se someten dichas leyes, salvo cuando estas prevean la aplicación de un derecho extranjero y salvo, además, lo previsto en los tratados y convenciones de que México sea parte."

Con lo anterior, podemos darnos una idea del concepto *sui generis* en el que se comprende el buque, pues se le adjudican cualidades especiales que permiten concluir que la legislación que prevalece a bordo del mismo es la del Estado que le ha otorgado su nacionalidad, siempre que no contravenga la legislación establecida en el Estado en donde se encuentre.

Nosotros estimamos que puede considerarse al buque como parte del Estado que ejerce su soberanía sobre él; entendida ésta bajo dos cualidades propias del Estado: "la de independencia, de carácter negativo, y que consiste en la no ingerencia por los otros Estados en los asuntos que caen bajo su competencia; y la igualdad de todos los Estados, que sería su igual posición jurídica, unos frente a otros, y

todos bajo el Derecho internacional" ²³

Con esto en mente, y no obstante que el maestro Sobarzo expresa que equiparar al buque con el territorio es totalmente inadmisibile, agrega lo que a nuestro parecer es la aplicación del concepto de espacio "territorio" que consideramos conveniente manejar, pues dice que "el hecho de que el buque en alta mar se rija por las leyes del Estado a que pertenece, es simplemente una exigencia impuesta por la misma naturaleza del espacio marítimo en que se encuentra la nave. Debido a la falta de soberanía en esta porción de agua, es necesario que los barcos que la naveguen, sean sometidos a una jurisdicción determinada, y lo más razonable y lógico, es que sea a la jurisdicción del Estado que le ha reconocido su nacionalidad por arbolar su pabellón."²⁴

En este orden de ideas, la consecuencia de que un barco navegue bajo una cierta bandera, es que las leyes del Estado a que el barco mercante pertenece, se apliquen a todos los actos que tengan lugar a bordo, con las excepciones indicadas, y atendiendo al caso concreto, generándose los supuestos normativos que ese Estado prevé en su legislación.

²³ OP. CIT. SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Pp. 353.

²⁴ *IBIDEM*.

Cuando se trata en cambio, de actos que no correspondan al ámbito del buque y que afecten el buen orden de la navegación mundial, la situación se regula de común acuerdo bajo el Derecho Internacional en los términos de diversos tratados internacionales. A continuación indicamos algunos de estos tratados de los que México forma parte:

- Unificación Reglas de Abordaje
- Unificación Reglas Auxilio Marítimo
- Derecho de los países sin Litoral a Enarbolar Pabellón
- Régimen de Puertos Marítimos
- Organización Marítima Internacional
- Línea Máxima de Carga y Protocolo
- Seguridad Vida Humana en el Mar y su Protocolo
- Normas de Formación, Titulación y Guardia de Gente de Mar
- Convenio Búsqueda Salvamento Marítimo
- Tercera Convención sobre el Derecho del Mar,

- **Convenio para la Inscripción de Buques**

Como una nota adicional, y respecto de la territorialidad del buque, cabe señalar que el Art. 2 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone que "los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano."

CAPITULO TRES. ALGUNOS REGISTROS DE BUQUES.

A través de este trabajo, hemos tratado de hacer ver al lector que la navegación ha sido, es todavía, y probablemente será, una de las mayores industrias internacionales, por lo que el Derecho Internacional siempre tendrá un especial interés por establecer, de la mejor manera posible las disposiciones por las que se lleve a cabo cuidando la igualdad y seguridad universal.

También hemos señalado que dentro de los principios más reconocidos en el Derecho del Mar, se encuentra el de "La Libre Navegación de los Mares", que establece, según lo hemos advertido, el derecho que tienen TODOS los Estados para que sus embarcaciones naveguen libremente por alta mar, siempre y cuando, cuenten con una nacionalidad debidamente otorgada por su respectivo Estado, utilicen una BANDERA como señal distintiva del vínculo a ese Estado y carguen consigo los documentos que acreditan dicha nacionalidad.

Sobre lo anterior, se han motivado diversas interpretaciones interestatales que han provocado una bifurcación en el pensamiento marítimo: "unos pretenden otorgar a su bandera prerrogativas

ilimitadas y otros las limitan al decir que cada Estado debe otorgar su bandera sólo a sus nacionales y que todos los Estados deberían adherirse a este principio."²⁵

Tomando en cuenta los requisitos que cada país establece para otorgar su nacionalidad, podemos clasificarlos en países de registros abiertos y países de registros tradicionales.

Los registros abiertos se conocen también como banderas de conveniencia. Esto es, básicamente por las facilidades que dichos registros disponen en cuanto a la nacionalidad de los que pueden ser propietarios de las embarcaciones, ya sean personas físicas o personas morales.

Los registros tradicionales corresponden a los países que solicitan que por lo menos el 50 % de las acciones tanto de la embarcación como de la sociedad propietaria de la misma, sean ciudadanos residentes de los mismos.

México, requiere que tanto el 100% de los accionistas de la empresa propietaria de la embarcación, así como el 100% de su consejo de administración, sean mexicanos.

²⁵ BOLESLAW ATAM, *Drzewek, Flag of Convenience an International Legal Study*. Harvard University Press.

Cambridge, Mass. 1962. Pp. 2. Traducción libre.

Se han señalado algunas características comunes a los países que permiten las banderas de conveniencia, que en palabras del maestro Sobarzo son:²⁶

1. El país de registro permite la propiedad y/o el control de sus naves mercantes por extranjeros;
2. El acceso al registro es fácil. Generalmente un buque puede registrarse en un consulado en el extranjero, existiendo la misma facilidad para el cambio de registro;
3. No se establecen impuestos locales sobre el ingreso proveniente de los buques, o éstos son bajos y generalmente los únicos cargos son una tarifa de registro y una tarifa anual basada en el tonelaje.
4. El país de registro es un país pequeño sin exigencias nacionales para los buques (pero como aclara el maestro Sobarzo, el ingreso proveniente de las cuotas pagadas en función al tonelaje pueden producir un ingreso nacional considerable);

²⁶ APUD. OP. CIT. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, Pp. 339. (OECD Study on Flags of Convenience, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 4 1972-1973 Pp. 231-254).

5. El manejo de los buques por extranjeros se permite con toda libertad;

En nuestra opinión, tal y como lo hemos expuesto en el capítulo anterior, el otorgar la nacionalidad a un buque debe implicar un verdadero vínculo con el país que la ha otorgado, por lo que creemos que, aún cuando las banderas de conveniencia proporcionan grandes facilidades, en realidad no permiten una verdadera identidad de la embarcación con la bandera que enarbola. Es decir, si tanto los propietarios como los administradores de la embarcación pueden ser extranjeros, éstos no ven por los intereses del país que le ha otorgado su bandera, así como tampoco participan con el en la captación de divisas. Por otra parte, la mayoría son países con características político-sociales muy particulares.

Sin embargo, a pesar de lo señalado en las diversas Conferencias del Mar que se han llevado a cabo, y en contra de lo que opinan los países con mayor tradición marítima, las banderas de conveniencia existirán siempre que el derecho internacional reconozca la facultad que tiene cada Estado a establecer los términos bajo los que otorga su nacionalidad a los buques que la soliciten. Sin embargo, dichas Conferencias también disponen que debe existir un verdadero vínculo entre el país que otorga su nacionalidad y el barco que la recibe.

Habiendo establecido que cada país tiene la facultad de señalar establecer las condiciones bajo las cuales otorga su nacionalidad, hemos solicitado, en base a una selección derivada de la revista Ship Registry Review, a algunos de ellos información respecto de sus requisitos para incorporarlos en este trabajo.

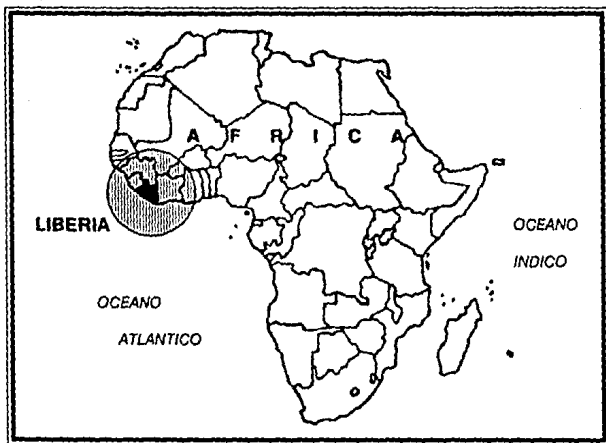
Queremos aclarar que la información que a continuación se transcribe corresponde al año 1989, salvo que se indique lo contrario.

Con esto en mente, hemos seleccionado algunos países de registros abiertos y otros de registros tradicionales. También hemos escogido países que recientemente han creado sus registros y que otorgan grandes facilidades sin llegar a ser considerados completamente abiertos.

Dentro de los países con registro abierto hablamos de Liberia, Chipre, Panamá y Singapur. Como países que dan grandes facilidades sin ser registros abiertos incluimos a Las Bahamas, Vanuatu y las Islas Marshall. Como países de registros tradicionales elegimos a Noruega y la Isla del Hombre. Mencionamos el caso de Luxemburgo que siendo un país sin litoral ha creado un registro que da grandes facilidades y, según la revista Ship Registry Review, tendrá una gran inscripción de embarcaciones para 1991.

Por último, hablaremos de lo que contempla la legislación mexicana.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA



LIBERIA

LIBERIA

Las oficinas que proporcionan información sobre el registro de Liberia se encuentran en los Estados Unidos de América:

Liberian Services Inc.
551 Fifth Avenue
New York, NY 10176
USA

Liberia ha ofrecido facilidades de registro desde 1948 y es el registro abierto con más tonelaje promedio registrado.

Los servicios del registro se llevan a cabo por la empresa Liberian Services, Inc. y por la Oficina del Comisionado de Asuntos Marítimos ubicados en Nueva York; Reston, Virginia en los Estados Unidos de América, Londres, Inglaterra; Tokio, Japón; Grecia; Hong Kong; Holanda.

Las embarcaciones deben ser de ciudadanos liberianos, entendiéndose por tal a las corporaciones, empresas, asociaciones constituidas bajo la legislación liberiana. Normalmente, pueden inscribirse embarcaciones mayores de 1600 toneladas brutas de registro, no mayores de 20 años al tiempo de registro.

No se existen impuestos sobre las sociedades, ni sobre la renta, siempre que se trate de sociedades liberianas. Existe la posibilidad de re-registrar embarcaciones de hasta 25 años. También existen permisos especiales otorgados por el Comisionado de Asuntos Marítimos, para inscribir embarcaciones menores cuyos propietarios sean personas o sociedades extranjeras.

Respecto de las restricciones en el intercambio internacional, queremos indicar que algunos Estados tienen algunas limitaciones en cuanto a los buques que pueden tocar sus puertos. Lo anterior debido a las relaciones existentes entre el Estado del puerto y el del buque, sin embargo, cabe mencionar que las situaciones sociales y políticas que están surgiendo hoy en día en las diversas partes del mundo, provocan restricciones no previsibles, por lo que deben considerarse éstas al momento de inscribir un barco en cualquier registro.

Fuera de estas condiciones especiales, los buques que naveguen bajo bandera liberiana tienen acceso a cualquier puerto del mundo.

Las cuotas establecidas por el registro de Liberia son publicadas periódicamente, para 1990, la cuota de inscripción al registro es de \$2,500.00 dólares americanos y un impuesto de \$0.40 dólares por tonelada neta.

Procedimiento de Registro.

1. Se presenta una solicitud por triplicado ante el Comisionado de Asuntos Marítimos o Liberian Services Inc. en sus oficinas en Estados Unidos de América.
2. Toda embarcación debe contar con sus certificados expedidos por cualquiera de las siguientes sociedades clasificadoras:

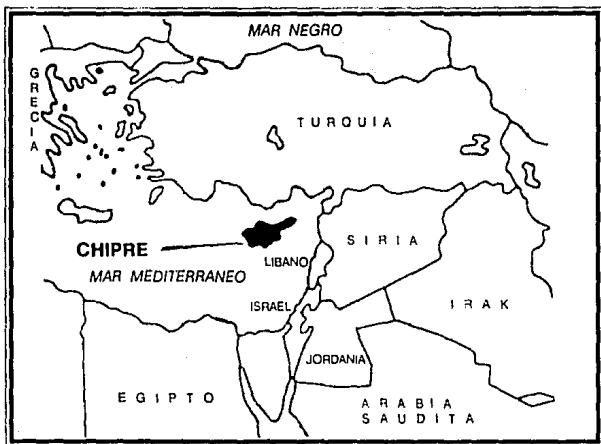
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING; BUREAU VERITAS; DET NORSKE VERITAS; GERNAMISCHER LLOYD; LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING; NIPPON KAIJI KYOKAI; REGISTRO ITALIANO NAVALE; CHINA CLASSIFICATION SOCIETY; KOREAN REGISTER OF SHIPPING; POLSKI REJESTR STATKOW; USSR REGISTER OF SHIPPING.

Estas sociedades también conducen inspecciones y expiden certificados para Liberia, asimismo, Liberia cuenta con sus Inspectores que conducen las revisiones anuales en todas las

embarcaciones registradas.

3. Respecto de la tripulación requerida "Manning", se observan los principios contenidos en la Convención de Estándares de Capacitación, Certificación y Vigilancia con la flexibilidad a discreción en cada caso. Al momento del registro, el propietario de la embarcación da aviso al Departamento de Marina de la tripulación que pretende utilizar, quien determina si procede o no tomando en cuenta el tipo de embarcación y clase aprobada expidiendo el certificado correspondiente.

4. Por lo que toca a la nacionalidad de la tripulación, no existe restricción alguna, tanto el capitán como los oficiales y demás tripulación pueden ser de cualquier nacionalidad. Todos los oficiales deben contar con sus respectivas licencias o certificados de competencia liberianos; los marineros con las libretas de identidad liberianas.



CHIPRE

CHIPRE

Las oficinas del registro de Chipre se encuentran en:

CYPRUS BUREAU OF SHIPPING
102 St. Andrew Street
"St. Andrew Centre"
Limassol
CYPRUS

Dentro de las razones que han hecho que Chipre sea solicitado como una alternativa imptante de registro de embarcaciones se encuentran, por ejemplo, que no residentes en Chipre pueden registrar compañías en Chipre con el propósito de adquirir y operar embarcaciones bajo esta bandera. Estas empresas han llegado a ser numerosas por lo que se ha incrementado considerablemente la flota mercante chipriota.

La principal ventaja es que Chipre no impone el pago de derechos o impuestos sobre las ganancias obtenidas por las empresas antes indicadas, derivadas de la operación de los buques.

Por otra parte, se requieren certificados de seguridad de las embarcaciones expedidos por las principales empresas clasificadoras siguiendo el Convenio Internacional SOLAS:

DET NORSKE VERITAS y LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
entre otras.

Condiciones de Registro.

1. Cualquier embarcación menor de 17 años puede ser registrada.
2. Las embarcaciones entre 18 y 20 años deben cumplir con los siguientes requisitos para estar en posibilidades de ser inscritas:
 - a) Contar con certificados de inspección emitidos por alguna sociedad clasificadora de buques y aprobado por las autoridades marítimas chipriotas;
 - b) El propietario debe firmar el Convenio Colectivo Chipriota para Marineros;
 - c) Por lo menos el 15% de la tripulación debe ser chipriota;
 - d) La embarcación debe ser administrada desde Chipre por empresas en las que sus Directores sean chipriotas residiendo

permanentemente en Chipre o en su defecto que dicha empresa extienda una carta de garantía, a través de un banco chipriota, cubriendo el equivalente a 2 meses de salario de toda la tripulación con el objeto de cubrir lo siguiente:

- posibles deudas de la embarcación a Chipre;
- cubrir gastos de investigación de accidentes;
- salvaguardar la buena reputación de Chipre;

La cantidad antes mencionada no debe ser menor de 2,000 libras chipriotas ni mayor de 7,000.

3. También pueden registrarse embarcaciones mayores de 20 años siempre que cumplan, además de lo anterior, con lo siguiente:

a) La embarcación debe ser de chipriotas residiendo en Chipre o de empresas chipriotas conformadas de la manera que a continuación se indica:

- Por lo menos el 51% de las acciones deben ser de chipriotas residiendo permanentemente en Chipre y el resto de extranjeros también residiendo en Chipre.

- Por lo menos el 50% de los directores que manejen la empresa deben ser chipriotas residiendo permanentemente en Chipre.

b) Las oficinas de la empresa deben encontrarse en Chipre.

4. Para inscribir barcos en Chipre cuando éstos sean chipriotas deben cumplirse las siguientes condiciones:

a) Más de la mitad de las acciones del barco deben ser de:

- un chipriota;
- una corporación establecida y operando bajo y de acuerdo con las leyes chipriotas;
- una corporación incorporada en un país extranjero siempre que sea controlada por chipriotas y se autorice por el consejo de ministros (consejo de administración)

Procedimiento de Registro.

El registro de una embarcación en Chipre se logra en dos pasos:

- I. Registro Provisional
- II. Registro Permanente

- I. Registro Provisional

1. Se hace una solicitud al Ministerio de Comunicaciones y Trabajo para obtener el registro provisional.
2. Puede efectuarse en cualquier país del mundo en donde exista embajada chipriota.
3. La embarcación puede no estar en el lugar de registro.
4. Este registro tiene una vigencia de 6 meses.
5. En estos 5 meses deben cumplirse las formalidades para obtener el registro permanente. Sin embargo, puede otorgarse una prórroga de 3 meses para el pago de cuotas.
6. La información requerida para obtener el registro provisional es la siguiente:

- nombre y bandera del buque;
- año y lugar de construcción;
- tonelaje neto y bruto;
- nombre deseado;
- lugar en que se está registrando;
- puertos y viajes propuestos;
- sociedad clasificadora del buque quien debe remitir telex confirmando la vigencia de los certificados de seguridad del buque;
- debe haberse liquidado cualquier contrato de gastos respecto de radio, teléfono o telex;
- factura de venta;
- certificado de libertad de gravámenes;
- resolución del consejo de la empresa autorizando la adquisición de la embarcación, así como el deseo de inscribirla en el registro chipriota;
- poder especial en favor de la persona que llevará a cabo los trámites.

II. Registro Permanente

1. Deben completarse los trámites del registro provisional entregándose además los documentos siguientes:

- a) certificado de medidas chipriota
- b) certificado de tonelaje
- c) certificado de seguridad
 - carga
 - equipo
 - construcción
 - radio/telefonía
- d) certificado de dimisión

Las embarcaciones menores de 500 toneladas brutas no requieren certificado de construcción y equipo.

Pueden inscribirse gravámenes siempre acompañados del contrato que les da origen con el clausulado específico en cuanto al gravámen incluyendo:

- forma de pago y de los intereses
- seguros
- limitaciones al uso de la embarcación
- definición de incumplimiento y acciones ejercitables
- derechos del acreedor incluyendo el de apropiación del buque en caso de incumplimiento
- si existen varios acreedores, prevalece el derecho de quien se ha inscrito en el registro

Las cuotas establecidas para 1989 fueron las siguientes (todas en libras chipriotas):

Cuotas de registro.

1. Para embarcaciones distintas de las de pasajeros:

- 5 centavos por cada tonelada bruta hasta 10,000
- 2.5 centavos por cada tonelada adicional

Las cantidades no podrán ser menores de 60.00 libras chipriotas.

2. Las embarcaciones de pasajeros pagaran el doble.

Cuotas de medidas.

1. Para embarcaciones distintas de las de pasajeros:

- de 50 toneladas brutas hasta 1000, 7 centavos
- de 1000 hasta 3000 toneladas brutas, 5 centavos
- de 3000 hasta 7000 toneladas brutas, 4 centavos
- de 7000 hasta 10000 toneladas brutas, 3 centavos
- mayores de 10000 toneladas brutas, 0.5 centavos

2. Las embarcaciones de pasajeros pagarán el doble.

Impuesto por tonelaje.

De 0 a 5000 toneladas brutas 12.5 centavos.

De 5000 a 10000 toneladas brutas 10 centavos.

De 10000 a 20000 toneladas brutas 6 centavos.

De 20000 a 50000 toneladas brutas 3.5 centavos.

Cada tonelada adicional a 50000 2.5 centavos.

Cualquier cantidad que resulte de lo anterior se multiplicará por el siguiente factor:

De 0 a 5 años de edad del buque, 0.75.

De 6 a 10 años 0.90.

De 11 a 15 años 1.10.

De 16 a 17 años 1.20.

Las cantidades no pueden ser menores de 30 libras chipriotas.

Adicionalmente, se cobra una libra mensual por cada miembro de la tripulación no chipriota.

Inscripción paralela de embarcaciones en el registro chipriota.

De acuerdo con las leyes de navegación de 1986 y 1987, se permite en Chipre la inscripción paralela de barcos que se encuentren inscritos en registros de otros países, siempre que sea por un tiempo determinado.

Para obtener la inscripción paralela, no se requiere dar de baja la que existe en el registro del país extranjero, sin embargo dicha inscripción queda "suspendida" por el tiempo que dure el registro paralelo.

Para que proceda el registro paralelo se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. El buque registrado debe estar fletado a casco desnudo por un individuo o compañía chipriota a quienes les está permitido registrar embarcaciones bajo la bandera chipriota.
2. El fletador (la empresa o individuo chipriota) debe administrar y manejar el barco con la sola excepción del derecho de vender e hipotecar el buque durante el fletamento.
3. La ley del Estado del registro original debe permitir el registro paralelo.

4. Deben presentarse los documentos siguientes debidamente notariados y legalizados por el cónsul respectivo:

- Copia del contrato de fletamento.
- Consentimiento escrito del propietario.
- Consentimiento escrito del registro del país original y certificado de grávámenes.
- Consentimiento escrito de los acreedores, si existen.

El puerto de registro de estas embarcaciones generalmente es Limassol, en Chipre, y será mientras dure el registro paralelo.

Para proceder con la inscripción en el registro paralelo, no se requiere de una nueva inspección al buque, sin embargo se requerirá la siguiente información y/o documentación:

- Confirmación por telex de la sociedad clasificadora de que los certificados se encuentran vigentes.
- Confirmación por telex de la autoridad bancaria que respalda las operaciones.
- Copia certificada del registro de la empresa que pretende obtener la inscripción.

- **Las solicitudes debidamente llenadas.**
- **Declaración del capitán por telex del conocimiento que el nuevo puerto de registro es Limassol.**

Las cuotas para este registro paralelo son similares a las ya indicadas, variando un 20%.

La embarcación puede cambiar de propietario mientras exista el registro paralelo siempre que se cumplan las exigencias que para tal efecto exiga el país del registro original y se de aviso a Chipre.

Los gravámenes se rigen por la legislación del país en que fueron inscritos. También pueden hacerse inscripciones subsecuentes solamente por el propietario siguiendo la legislación del país del registro original.

Para que una embarcación chipriota pueda ser inscrita en un registro paralelo en los países que lo permitan, deben darse los siguientes supuestos:

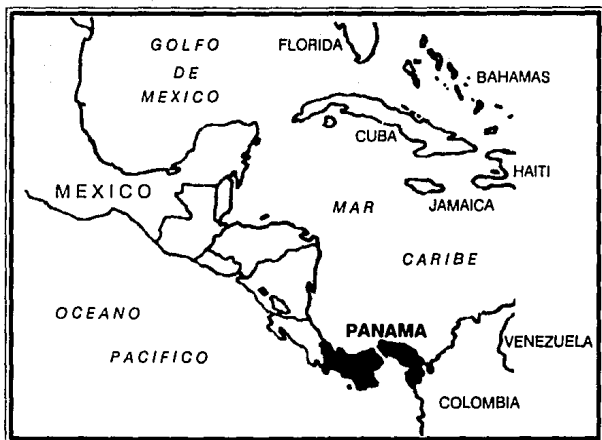
- **Que el barco se encuentre fletado a una empresa no chipriota o a un extranjero.**
- **Consentimiento del Ministerio de Comunicaciones y Trabajo.**

- **Solicitud del propietario adjuntando:**

- **Copia del contrato de fletamento.**
- **Consentimiento escrito del fletador.**
- **Consentimiento escrito de las autoridades respectivas confirmando que su legislación acepta el registro paralelo a embarcaciones chipriotas.**
- **Consentimiento escrito de los acreedores, si existen.**
- **Declaración de mútuo acuerdo entre el fletador y el propietario.**

El tiempo máximo del registro paralelo es de 3 años, a menos que se obtenga extensión del mismo por parte de las autoridades competentes.

Mientras dura el Registro paralelo, la embarcación enarbola la bandera del país de este registro.



PANAMA

PANAMA

Toda la información respecto a este país, así como la tramitación de registro, puede hacerse a través de la firma **ARIAS, FABREGA & FABREGA** que tiene sus oficinas en:

ARIAS, FABREGA & FABREGA
Bank of America Building
50th, Street
Panama, Republic of Panama

Desde 1925 Panamá ha sido una de las naciones con más afluencia de registro de embarcaciones.

No existen restricciones respecto de la nacionalidad de los propietarios de las embarcaciones, sean personas físicas o morales. Tampoco existen limitaciones respecto de la edad o tonelaje de las embarcaciones a inscribir.

La inscripción de las embarcaciones puede hacerse en Panamá o en cualquier consulado panameño. Además, existen facilidades para la creación de empresas panameñas que a la vez dan aún mayores ventajas fiscales que a las empresas extranjeras propietarias de buques.

La utilidad generada por la operación de embarcaciones panameñas está exenta de impuestos.

Procedimiento de Registro.

Debe solicitarse al Bureau General de Asuntos Consulares y Marítimos de Panamá (SECNAVES), una patente de navegación provisional. Esta patente tiene una vigencia de 6 meses prorrogable por otros tres.

Las embarcaciones panameñas requieren de un representante local por lo que dentro de los requisitos para registrar embarcaciones en Panamá, es necesario nombrar a este representante local.

Deben proporcionarse los siguientes datos para obtener la patente de navegación provisional:

1. Nombre del barco propuesto para el nuevo registro.
2. Tipo de embarcación y su clase.
3. Tonelaje y descripción de las máquinas, cubiertas, mástiles, chimeneas, etc.
4. Tipo de servicio que se pretende dar.
5. Año de construcción y nombre del astillero.
6. Certificados de seguridad e inspección.

7. Pago de la cuota correspondiente.

Las cuotas para 1987 fueron las siguientes:

Para embarcaciones de 0	a	500 ton.	\$ 800.00 USD
		500 a 1600 ton.	\$1000.00 USD
		1600 a 3000 ton.	\$1400.00 USD
		3000 a 8000 ton.	\$1650.00 USD
		8000 en adelante	\$3000.00 USD

El impuesto anual fue de \$0.10 USD por cada tonelada neta.

Los documentos necesarios para obtener la patente de navegación son:

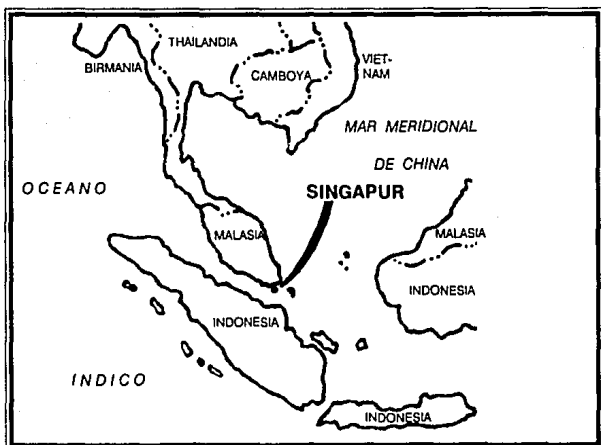
1. Poder nombrando representante local.
2. Copia de la factura o título de propiedad.
3. Certificado de dimisión.
4. Certificado de medidas.

Una vez obtenida la patente de navegación provisional, se solicita a SECNAVES la Regulación de la Patente de Navegación. Este documento es válido por 2 años.

Existe en Panamá lo que se conoce como registro paralelo para los casos en que exista un contrato de fletamento por tiempo. Para que proceda lo anterior, la legislación del registro original debe permitir el registro paralelo y la SECNAVES debe dar su consentimiento.

La legislación que impera durante este registro paralelo es la del registro temporal que no podrá ser mayor de 2 años.

Por lo que toca a la tripulación, todos deberán contar con certificados de competencia panameña independientemente de su nacionalidad.



SINGAPUR

SINGAPUR

Para obtener información sobre el registro de Singapur debe uno dirigirse a:

MARINE DEPARTMENT
1 Maritime Square 09-66
Singapore 0409
SINGAPORE

Existen una serie de supuestos que deben considerarse antes de pretender inscribir embarcaciones en el registro de Singapur. A continuación daremos a conocer estos supuestos:

1. Sólo barcos cuyos propietarios sean ciudadanos y residentes permanentes de Singapur, así como empresas establecidas bajo las leyes de Singapur pueden ser registrados como barcos singapurenses.
2. Las embarcaciones, en consecuencia, se clasifican en dos categorías para los efectos de registro:
 - buques cuyos propietarios son singapurenses
 - buques cuyos propietarios son extranjeros

Se entiende que la embarcación es local cuando la mayoría de las acciones del barco pertenecen a ciudadanos o residentes permanentes de Singapur, o cuando es propietaria del buque una empresa en la que la mayoría de su capital pertenece a ciudadanos o residentes permanentes de Singapur.

Se entiende que la embarcación es foránea cuando la mayoría de las acciones del barco pertenecen a una empresa en que la mayoría de su capital pertenece a extranjeros o empresas extranjeras.

3. Las embarcaciones foráneas deben ser al menos de 1600 toneladas brutas; menores de 15 años y con mecanismos de autopropulsión. Las embarcaciones locales deben ser menores de 15 años.

Procedimiento de registro.

1. Los interesados deben someter la siguiente documentación al Departamento de Marina:
 - a) Nombre y domicilio.
 - b) País de incorporación de la empresa.

- c) Nombre, domicilio y nacionalidad del presidente de la compañía, así como de cada director y accionistas, incluyendo el número de acciones de cada uno.
 - d) Capital pagado de la empresa.
 - e) Certificado de incorporación de la empresa o su equivalente en el país de origen.
2. Aprobación del nombre de la embarcación notificando al registro por lo menos con dos semanas de anticipación el nombre propuesto. Se entiende por aceptado dicho nombre si no existe objeción escrita por parte de la autoridad competente dentro de los siguientes 7 días. El nombre se reserva por un año.
 3. Presentar la solicitud debidamente llenada y firmada por el representante autorizado o por el propietario.
 4. Solicitar la señal de llamada incluyendo el sistema radio telegráfico instalado y solicitar la licencia correspondiente para operar a bordo de la embarcación.
 5. Adjuntar la siguiente documentación:
 - Poder del representante.
 - Título o evidencia del propietario del buque.

- Evidencia de la cancelación del registro anterior.
- Evidencia de que la embarcación es segura para la navegagación.
- Particulares de las máquinas.
- Permiso de importación.
- Designación del administrador.

6. Pagar las cuotas correspondientes de acuerdo con la siguiente tabla (datos de 1989):

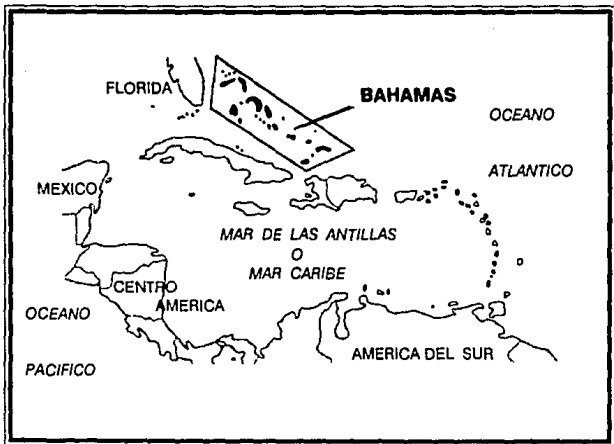
1.25 dólares de Singapur por cada tonelada neta, siendo la cantidad mínima 1250 y la máxima 6000.

La cuota anual se calcula en base al tonelaje neto a razón de 20 centavos por cada tonelada, siendo la cantidad mínima de 100 dólares de Singapur.

Las embarcaciones foráneas pagan 50% más.

Existe un registro provisional válido por un período máximo de un año, tiempo en que debe transferirse la embarcación al registro definitivo.

Los gravámenes se inscriben en el momento en que se inscribe el buque, presentando el instrumento en el que se contenga el gravamen.



BAHAMAS

LAS BAHAMAS

Para obtener información y registrar las embarcaciones en Las Bahamas, uno debe dirigirse a cualquiera de las siguientes:

MINISTRY OF TRANSPORT

Maritime Division

P.O. Box 3008

Nassau

THE BAHAMAS**BAHAMAS MISSION TO THE UNITED
NATIONS**

Ministry of Transport

767 Third Avenue

New York, N.Y.

U.S.A.

COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

Ministry of Transport

10 Chesterfield Street

London W1X 8AH

ENGLAND

Pueden inscribirse buques extranjeros siempre que sean menores de 12 años y sean al menos de 1600 toneladas netas. Para embarcaciones que no cumplan con lo anterior, pueden ser inscritas previo permiso del Ministro de Transporte.

Se considera a una embarcación foránea cualquiera que no sea enteramente manejada por ciudadanos de Las Bahamas o empresas incorporadas a Las Bahamas cuyos propietarios no sean de éste país.

Un propietario extranjero (independientemente que sea por nacionalidad o por lugar de incorporación de la empresa), puede registrar embarcaciones en Las Bahamas, pero se ha encontrado que es más útil crear una empresa en Las Bahamas.

El registro acepta los certificados de seguridad y tonelaje de las embarcaciones expedidos por otros países por las siguientes sociedades clasificadoras:

American Bureau of Shipping

Bureau Veritas

Det Norske Veritas

Germanischer Lloyd

Lloyd's Register of Shipping

Nippon Kaiji Kyokai

No existe limitación para la aceptación de salarios mínimos a la tripulación, ni se obliga a pertenecer a sindicato específico.

Por otra parte, Las Bahamas no obligan al pago de impuestos por ingresos y ganancias sobre el capital ni cargas aduanales por la operación de las embarcaciones mayores de 150 toneladas brutas, ya sea que toquen o no puertos de Las Bahamas.

Procedimiento de registro.

Puede llevarse en Nassau, Londres o Nueva York y el registro que la inscriba será el "registro original" y administrará el buque.

Deben anexarse a la solicitud de registro:

- Aviso del nombre propuesto para el buque.
- Lista de oficiales.
- Evidencia de propiedad de la embarcación.
- Declaración de propiedad de la embarcación.
- Certificado de incorporación si es empresa y documentación que acredite al administrador.
- Cancelación del registro anterior.
- Certificado de tonelaje.
- Certificado de seguridad de acuerdo con SOLAS y MARPOL.

- Certificado de inspección.
- Numero de la tripulación que la embarcación puede albergar.
- Solicitud de su señal de llamada.
- Pago de la cuota de registro y cuota anual.

Se expide un certificado provisional por 6 meses tiempo en que debe tramitarse el definitivo.

Respecto de las inspecciones, todas las embarcaciones registradas en Las Bahamas, deben ser revisadas para certificar su seguridad. Estas inspecciones se realizan por las sociedades clasificadoras reconocidas que ya hemos indicado.

La legislación en las Bahamas obliga a los capitanes de embarcaciones de este país a celebrar convenios con la tripulación que navegará la embarcación. Este requisito no aplica en embarcaciones menores de 100 toneladas brutas.

La gran ventaja de este registro, desde el punto de vista de los propietarios de las embarcaciones es que pueden registrar sus buques bajo un sistema legalmente reconocido que proporciona los más altos estándares de seguridad sin imponer restricciones financieras u operacionales.

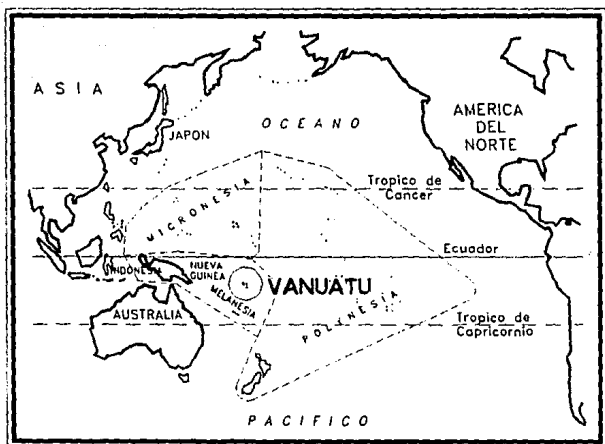
Las cuotas establecidas para 1989 fueron las siguientes:

Cuotas de registro.

De 2000 toneladas netas o menos hasta 5000, \$1.20 libras por cada tonelada.

Embarcaciones de 5001 hasta más de 25000 toneladas netas, \$1.10.

Las cuotas anuales se calculan de la misma manera.



VANUATU

VANUATU

Para obtener información sobre el registro de Vanuatu, así como para llevar a cabo los trámites correspondientes, uno debe dirigirse a:

DEPUTY COMMISSIONER OF MARITIME
AFFAIRS
Republic of Vanuatu,
Suit 1743,
120 Broadway,
New York, N.Y. 10271
U.S.A.

Las restricciones consideradas por este registro son las siguientes:

1. Tonelaje. Las embarcaciones menores de 500 toneladas netas no pueden ser inscritas a menos que cumplan con cualquier supuesto que se menciona a continuación:
 - a) Una embarcación utilizada para intercambio extranjero.
 - b) Yates mayores de 50 toneladas netas utilizados exclusivamente para placer.

- c) Embarcaciones pesqueras (para pescar en aguas de Vanuatu deben obtener la licencia correspondiente del gobierno vanuatense).
2. Propiedad. La embarcación debe ser de un ciudadano o nacional de Vanuatu (incluyendo empresas vanuatenses). Si existe una verdadera y absoluta necesidad, el Comisionado puede subsanar este requisito en la formación de una empresa o en la incorporación de la misma en Vanuatu.
3. Edad de la embarcación. Las embarcaciones mayores de 20 años no pueden ser inscritas a menos que el Comisionado lo autorice en los casos en que se les expidan los certificados de seguridad por cualquiera de las siguientes sociedades clasificadoras:

American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Genamischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Registro Italiano Navale; China Classification Society y cualquier otra que pueda autorizarse por el Comisionado.

Las inspecciones a las embarcaciones se harán en cumplimiento del convenio internacional SOLAS 74.

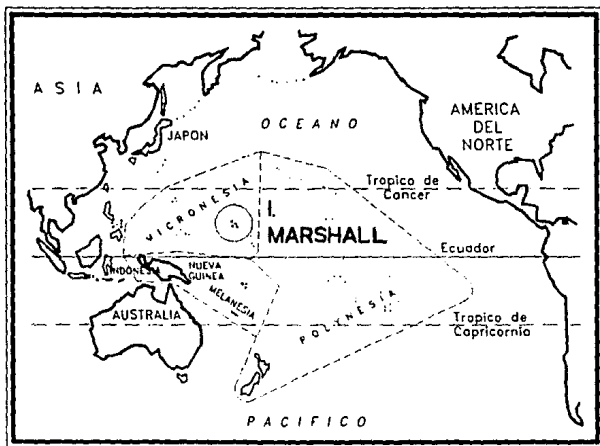
Procedimiento de Registro.

Para que se expida un certificado provisional, debe cumplirse con lo siguiente:

1. Debe llenarse la solicitud correspondiente incluyendo los grávimenes existentes.
2. Reporte de los oficiales de la embarcación.
3. Declaración del capitán en la que señale su nacionalidad vanuatense así como sus certificados de competencia correspondientes.
4. Poder de la persona que actuará en nombre del propietario.
5. Solicitud para subsanar el requisito de propiedad de la embarcación por ciudadanos de Vanuatu.
6. Factura de venta de la embarcación.
7. Consentimiento escrito del país del registro original permitiendo su inscripción en Vanuatu.

8. **Certificados de seguridad y clase expedidos por las sociedades clasificadoras antes indicadas.**
9. **Certificado de libertad de gravámenes.**
10. **Solicitud de la licencia de radio.**
11. **Certificado de la empresa, cuando sea extranjera, en el que conste su buen manejo.**
12. **Cancelación del registro anterior.**
13. **Consentimiento de la Administración Marítima de los Estados Unidos.**

Una vez obtenido el certificado provisional se procede con el definitivo que se otorga una vez entregados los certificados de: medidas de la embarcación, de clasificación, casco y maquinaria, de seguridad y los relativos a radio telefonía.



ISLAS MARSHALL

ISLAS MARSHALL

Para obtener información adicional y someter las solicitudes de inscripción al registro de las Islas Marshall, debe uno dirigirse a:

REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS

Maritime Authority

Ship Registry

1001 Bishop Street

Suite 2610 Pauahi Tower

Honolulu, Hawaii 96813

Este registro está diseñado para proporcionar seguridad a la industria marítima pues ofrece una alternativa a los propietarios de embarcaciones de países que pasan por dificultades políticas y económicas a través de lo siguiente:

Estabilidad política. La República de las Islas Marshall es una nación políticamente estable protegida por los Estados Unidos.

Estabilidad económica. Es una nación financieramente hablando estable cuya economía es alimentada por un compromiso de los Estados Unidos de cerca de mil millones de dólares. Este apoyo está diseñado para que la República alcance su independencia económica

dentro de los siguientes 15 años.

Estabilidad estratégica. La soberanía de las Islas Marshall es defendida por los Estados Unidos.

El registro se creó en 1987, y para asegurar los más altos estándares de seguridad, la República adoptó las convenciones internacionales compitiendo así con los demás países en condiciones de igualdad.

Dentro de las ventajas principales se encuentran las siguientes:

1. No se solicitan requisitos para incorporaciones locales.
2. No existen impuestos locales.
3. No existen restricciones por lo que toca al reclutamiento de la tripulación.

Las Islas Marshall han reconocido a las siguientes sociedades clasificadoras: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai.

Puede registrarse cualquier embarcación mayor de 500 toneladas utilizadas para el intercambio extranjero menores de 20 años.

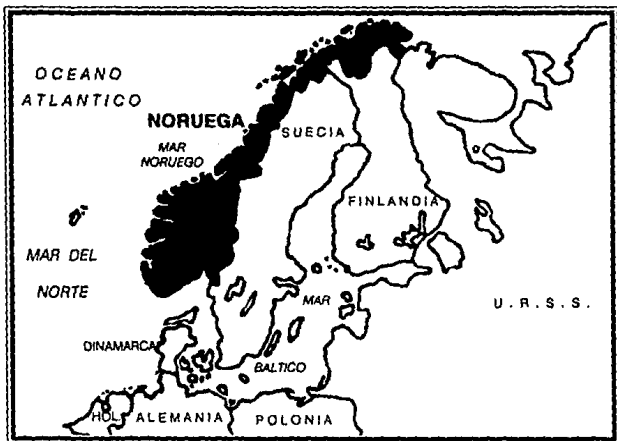
Procedimiento de registro.

1. El propietario debe declarar su deseo de inscribir su embarcación en las Islas Marshall.
2. Debe solicitarse una licencia para operar radio.
3. Deben obtenerse los certificados de medidas y seguridad de las embarcaciones de cualquiera de las sociedades clasificadoras antes mencionadas.
4. Debe presentarse la factura de venta o título de propiedad.
5. Toda embarcación debe contar al menos, con el capitán debidamente calificado de acuerdo con la legislación de las Islas Marshall. Por lo que toca al resto de la tripulación, el Comisionado analizará cada caso en particular.

Las cuotas se pagan a razón de 1.00 dólar por cada tonelada neta para embarcaciones menores de 10000; de 10001 a 30000 toneladas netas, 0.85; embarcaciones mayores de 30001 toneladas 0.75 centavos.

La cuota anual por impuesto de tonelaje a razón de 0.35 centavos por tonelada.

Las inspecciones a embarcaciones menores de 500 toneladas, 250.00 dólares, todas las demás, 750.00.



NORUEGA

NORUEGA

El Registro Internacional de Noruega, mejor conocido como NIS, tiene sus oficinas en:

**NORWEGIAN INTERNATIONAL SHIP REGISTER
Tinghuset
N-5000, Bergen
NORWAY**

Dentro de las ventajas que este registro ofrece se encuentran las siguientes:

- 1. Cuotas de registro competitivas.**
- 2. Exención de impuestos noruegos a propietarios de embarcaciones extranjeros.**
- 3. Una administración marítima profesional.**
- 4. Coercibilidad para la aplicación de las reglas técnicas y reglamentaciones basadas en los estándares internacionalmente aceptados.**

5. Un servicio mundialmente reconocido para la disposición de embarcaciones y tripulación.
6. Exención del impuesto noruego sobre los ingresos para la tripulación no nórdica con percepciones menores a 6000 coronas por mes.
7. Máxima flexibilidad en los requerimientos de la tripulación.

Condiciones de Registro.

1. Tanto las embarcaciones de pasajeros con propulsión propia como buques de carga, hovercrafts, plataformas de perforación y cualquier otra instalación móvil puede inscribirse en NIS, siempre que se cumpla con lo siguiente:
 - a) Que el propietario sea noruego;
 - b) Que el propietario, si no es noruego, sea una empresa limitada con su oficina matriz en Noruega con al menos 6/10 del capital de nacionales o empresas noruegas; o en su defecto sea copropietario del buque cuando el administrador del mismo sea noruego;

- c) Si no se satisfacen los requisitos anteriores, con el hecho que el propietario nombre un representante con poder suficiente para obligarse a nombre del propietario. Este representante, debe ser noruego.
2. El Directorado Marítimo señalará la señal de llamada asignada a las embarcaciones noruegas.
 3. A las embarcaciones registradas en NIS no les está permitido transportar carga ni pasajeros entre puertos Noruegos, ni pasajeros entre puertos noruegos y extranjeros.
 4. Solo el capitán es obligatorio que sea noruego. Los términos y condiciones del resto de la tripulación se establecen en convenios colectivos autorizados por el registro. En estos convenios pueden participar tanto sindicatos noruegos como extranjeros.

Procedimiento de registro.

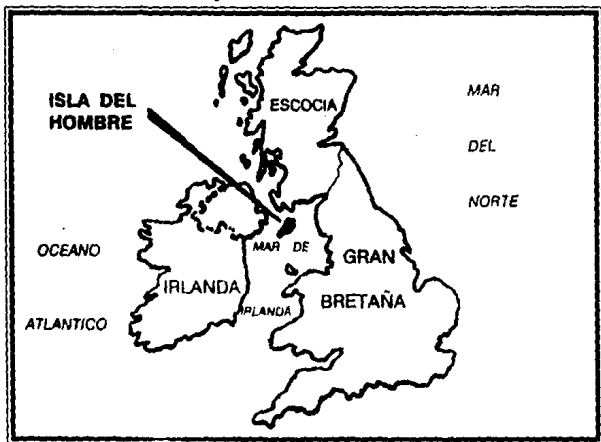
1. Debe presentarse la solicitud firmada ya sea por el propietario, el representante autorizado si se trata de una empresa, o el administrador del buque si éste es de extranjeros.

2. A la solicitud se deben anexar:

- a) El certificado del nombre expedido por el Directorado Marítimo Noruego.
- b) El certificado de tonelaje expedido por cualquiera de las siguientes sociedades clasificadoras: Det Norske Veritas, Bureau Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Germanischer Lloyd, American Bureau of Shipping. Este certificado debe contener la aclaración de que se aprobó para efectos de registro en NIS.
- c) Un certificado provisional de nacionalidad expedido previamente por el Directorado Marítimo Noruego que permite a la embarcación enarbolar la bandera noruega por 5 meses, por lo que el certificado definitivo deberá ser otorgado en este tiempo. Para obtener este certificado,
 - la sociedad clasificadora debe dar su confirmación por escrito de que la embarcación cuenta con sus certificados actualizados;
 - el propietario debe acreditar la propiedad del buque;

- el propietario debe entregar una confirmación de que la embarcación ha sido dada de baja en el registro anterior o de que se está en ese proceso.
- d) Asimismo debe anexarse la factura de venta, el certificado del armador o el título de propiedad de la embarcación.
- e) Si se trata de empresas noruegas, la inscripción en el registro noruego. Para empresas extranjeras, debe incluirse la siguiente información:
- Nombre del propietario, así como el de la empresa, su tipo y lugar de registro;
 - Domicilio de la oficina matriz;
 - Nombre, domicilio, cargo y cantidad de acciones de cada socio así como de los administradores y apoderados.
3. Por lo que toca a las cuotas, para 1989 fueron las que se indican a continuación:

- a) **Inscripción inicial 4585 coronas.**
- b) **Anualidad de 4000 coronas.**
- c) **Inscripción gravámenes 663 coronas.**
- d) **Cambio de propietario 585 coronas.**
- e) **Expedición certificados varios 70 coronas.**



**ISLA DEL
HOMBRE**

ISLA DEL HOMBRE

Para mayor información sobre este registro uno puede dirigirse a:

MARINE ADMINISTRATION

Oaseirys Lhuingys

Sea Terminal Building

P.O. Box 11

Douglas, Isle of Man

British Isles

Condiciones y procedimiento de registro.

- 1. Las embarcaciones registradas en la Isla del Hombre (embarcaciones conocidas como "MANX") son consideradas embarcaciones Británicas tal y como las considera el Reino Unido. La jurisdicción corresponde a la Administración Marítima de la Isla del Hombre.**
- 2. Se consideran como embarcaciones MANX las que cumplen con lo siguiente:**

a) Las registradas en la Isla del Hombre.

Pueden inscribir las embarcaciones las siguientes personas:

- Ciudadanos británicos.
- Ciudadanos de territorios dependientes del Reino Unido.
- Ciudadanos británicos en el extranjero.
- Súbditos británicos de acuerdo con el acta de nacionalidad Británica de 1981.
- Ciudadanos de la República de Irlanda.
- Empresas incorporadas a la Isla del Hombre, Reino Unido, Islas del Canal, o cualquier colonia en la que tengan el principal asiento de sus negocios y el 69% de las acciones sean de nacionales británicos.

b) Cualquier embarcación menor de 24 metros de eslora cuyos propietarios sean ciudadanos o empresas que

residan en la Isla del Hombre.

3. Debe cubrirse la cuota inicial de 170 libras si se trata de embarcaciones menores de 1500 toneladas brutas y 245 libras si exceden de 1500 toneladas brutas. No se cobran cuotas anuales.
4. Deben anexarse a la solicitud de registro:
 - a) La aprobación del nuevo nombre y señal de llamada.
 - b) Los certificados de seguridad y tonelaje por cualquiera de las siguientes sociedades clasificadoras: Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd.
 - c) Evidencia de la propiedad de la embarcación.
 - d) Declaración de propiedad por parte de quien solicita la inscripción.

5. La tripulación debe contar con certificados de competencia expedidos por Australia, Canadá, Hong Kong, India, Irlanda, Singapur, Nueva Zelanda, Paquistán, Bangladesh, Barbados, Ghana, Kiribati, Malta, Mauricio, Nigeria, Trinidad y Tobago, Tuvalu y Reino Unido.



LUXEMBURGO

LUXEMBURGO

Para obtener más información sobre el registro de embarcaciones de Luxemburgo, uno puede dirigirse a:

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
6 rue de la Congrégation
Luxembourg City
LUXEMBOURG

Este país sin tradición marítima se ha propuesto competir en el mercado marítimo aprovechando su localización favorable por lo que toca a mercados e intercambio europeo.

El registro comenzó sus operaciones en 1989, y gracias a sus ventajas tributarias y facilidades en la contratación de tripulación, ha ido creciendo día con día.

La dependencia responsable de la inscripción de embarcaciones en Luxemburgo es el Ministerio de Transporte y su administración es a través del Comisariado de Asuntos Marítimos, cuyas actividades incluyen la supervisión legal y recepción de solicitudes, la responsabilidad respecto del control de seguridad de las embarcaciones, así como la emisión de certificados de registro,

seguridad y tonelaje de los buques.

La legislación marítima de Luxemburgo se adhiere a los principales convenios marítimos y ofrece grandes ventajas respecto del pago de impuestos, pues al crear una empresa en Luxemburgo con 51% de capital de este país, uno logra la exención del impuesto local de intercambio; no se pagan impuestos sobre los salarios de la tripulación extranjera ni sobre la transferencia de registro cuando se trate de compra-venta de embarcaciones.

Los requisitos para la reclutación de la tripulación son flexibles así como las condiciones y horarios de trabajo. Cualquier miembro de la tripulación de barcos con bandera de Luxemburgo automáticamente se afilia al seguro social de este país si son nacionales de un Estado que tenga celebrados convenios de reciprocidad al respecto. Para la tripulación que no se incluya en este supuesto, el propietario de la embarcación debe asegurar al Comisariado de Asuntos Marítimos que su tripulación gozará de beneficios similares a los contenidos en el seguro social.

Condiciones y procedimiento de registro.

1. Este registro está abierto a cualquier embarcación mercante menor de 15 años y mayor de 25 toneladas netas.

2. Más del 50% de las acciones del barco o de quien lo opere, deben ser de nacionales de Luxemburgo o de una empresa establecida bajo las leyes de este país con su principal asiento de operaciones en Luxemburgo.
3. La tripulación puede ser de cualquier nacionalidad con la sola excepción del capitán quien debe ser de un país de la Comunidad Económica Europea con su certificado de competencia reconocido.
4. Cualquier sociedad clasificadora reconocida por la Comunidad Económica Europea puede expedir los certificados de tonelaje y seguridad correspondientes.
5. Sobre el procedimiento de inscripción en este registro, cabe mencionar que, como en el caso de los países anteriores, éste se logra con la presentación de la solicitud correspondiente anexando la documentación relativa a la personalidad del propietario, características de la embarcación incluyendo sus certificados de seguridad y tonelaje, y la que acredite la propiedad del buque.
6. Respecto de las cuotas de inscripción no exceden de 1 franco por tonelada bruta sin exceder de 2000.



MEXICO

MEXICO

En México existen dos figuras relativas a la inscripción de buques: El Registro Público Marítimo Nacional y el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Las figuras anteriores son dependencias de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para obtener mayor información sobre las alternativas que ofrece México, uno puede dirigirse a:

**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**
Dirección General de Puertos
y Marina Mercante
Municipio Libre No. 377
Col. Sta. Cruz Atoyac
México, D.F.

Registro Público Marítimo Nacional.

En este registro deben inscribirse todos los actos y documentos previstos por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Solamente pueden inscribir quienes tengan un interés legal en asegurar el derecho a inscribir, y los datos, constancias e información general estarán a la libre consulta del público interesado.

Procedimiento de registro.

Según el Art. 12 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional (RRPMN), para los servicios del Registro se seguirá el sistema de Folios donde se contendrán los asientos de presentación, inscripción y anotaciones relativas a entidades registrales, buques, empresas navieras o concesiones.

Los actos que pueden registrarse los señala el Art. 96 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

1. La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave.

2. **Las concesiones para construir obras o efectuar 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 celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública.**
7. **Los gravámenes sobre los buques.**
8. **Los demás títulos que esta ley determine que se registren.**

Sin embargo, el Art. 17 del RRPMN nos indica que sólo podrán inscribirse los actos antes señalados que consten en:

- Testimonios de escrituras públicas, actas notariales o su copia debidamente certificada.
- Títulos y resoluciones administrativas originales o su copia debidamente certificada.

- Resoluciones o providencias judiciales certificadas legalmente.
- Los documentos privados ratificados conforme a la ley.

En los asientos de inscripción deben anotarse de una manera clara, sin abreviaciones, claves, correcciones tachaduras o alteraciones:

- Los datos relacionados con los títulos de adquisición y transmisión de dominio de buques.
- Aquéllos por los que se grave su propiedad o posesión.
- Los contratos de arrendamiento o construcción de navíos, así como sus cambios o modificaciones.
- La cancelación o pérdida de embarcaciones, así como su matrícula.
- El abanderamiento de los navíos.
- Las concesiones para la construcción de obras e instalaciones marítimas y portuarias, diques y varaderos, incluyendo planos y demás especificaciones; así como la renovación, revocación y nulidad de dichas concesiones.

Cabe mencionar que el Art. 4 del RRPMN señala que los actos y documentos que conforme a la ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no producirán perjuicios a terceros, quienes si podrán beneficiarse en cuanto le sean favorables.

Asímismo, su Art. 5 dispone que la inscripción de actos o documentos originados en el extranjero se harán según lo que señala el Art. 3005 del Código Civil para el D.F. acompañándose por la traducción al idioma español hecha por perito autorizado, debidamente notariado y legalizado por el cónsul mexicano en ese país.

Las inscripciones se hacen a través de una solicitud con todos los documentos en que consten los actos que se pretenden registrar debiéndose pagar una cantidad por concepto de inscripción que se indica en la Ley Federal de Derechos (Art. 162, 163 y 165)

Por el Registro Público Marítimo Nacional, se pagará el derecho de registro marítimo nacional conforme a las siguientes cuotas:

A) Tratándose de Buques: I. Por la anotación de documentos públicos o privados o de resoluciones judiciales o administrativas por virtud de las cuales se establezca, declare, reconozca, adquiera,

transmita, modifique o extinga la propiedad o posesión de buques sobre el valor que resulte entre el de la operación, factura, o avalúo en su caso:

Hasta \$1'000,000.00	\$ 30,000 + 4 al millar.
Mas \$1'000,000.00	\$ 50,000 + 4 al millar.

Por los servicios que presta la S.C.T. para la navegación marítima, servicios principales, auxiliares y conexos a la vía de navegación por agua, se pagará el derecho de navegación conforme a las siguientes coutas:

I. Por la expedición de la Suprema Patente de Navegación, tomando en cuenta las toneladas brutas de arqueo:

Hasta 50	\$ 39,500.00
De 50 a 500	\$ 79,000.00
De 500 a 5000	\$138,000.00
De 5000 a 15000	\$197,000.00
De 15000.01 a 25000	\$493,000.00
De 25000.01 a 50000	\$690,000.00
De más de 50000	\$789,000.00

II. Matrícula:

De 20.01 a 100	\$ 29,000.00
De 100.01 a 500	\$ 44,000.00
De 500.01 a 5000	\$ 87,500.00
De 5000.01 a 15000	\$131,000.00
De 15000.01 a 25000	\$365,000.00
De 25000.01 a 50000	\$511,000.00
Más de 50000	\$584,000.00

No se pagarán los derechos de:

II. Registro de contratos de compra venta, hipoteca, arrendamiento o fletamento con o sin opción a compra, y cualquier otro por el cual una empresa naviera mexicana inscrita en el RPMN adquiera una embarcación mercante para ser abanderada como mexicana.

Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Todo lo que hemos señalado respecto del Registro Público Marítimo Nacional nos deja ver que no es suficiente la inscripción en este registro para considerar que la embarcación sea mexicana, de hecho, en estricto sentido, sólo pueden inscribirse empresas y embarcaciones mexicanas.

Como respuesta a la situación con respecto a los demás países en lo relativo al otorgamiento de la nacionalidad mexicana a buques, el presidente de México en 1981 decretó la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana con el objeto de fomentar el desarrollo de la marina mercante de México, asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior.

Esta ley faculta a las empresas navieras mexicanas a que operen con buques de bandera extranjera en el caso que demuestren su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción a compra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional que no exceda en el tonelaje o valor de sus embarcaciones mexicanas.

Para llevar un registro de lo anterior, se creó el Padrón de Abanderamiento Mexicano con el objeto de programar su abanderamiento como mexicana, en las condiciones y modalidades que fije el reglamento respectivo. Cuando un buque inscrito en el Padrón de Abanderamiento Mexicano no llegue a abanderarse mexicano, la empresa naviera deberá restituir al Estado los beneficios y exenciones que disfrutó durante el tiempo en que estuvieron inscritas sus embarcaciones.

La edad máxima para poder inscribir embarcaciones en el Padrón de Abanderamiento Mexicano es de 15 años según el Art. 8 del Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Procedimiento de Registro.

El Art. 10 del Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano (RPAM) señala los requisitos para que las empresas mexicanas puedan inscribir embarcaciones extranjeras:

1. Comprobar ser una empresa inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional. Cabe mencionar que para poder inscribir una empresa en el Registro Público Marítimo Nacional debe cumplirse lo siguiente: estar constituidas conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros, cuyos estatutos consignen expresamente que todos los administradores, así como gerentes y los subgerentes en su caso, serán siempre personas de nacionalidad mexicana.
2. Estar autorizada por la Dirección General de Puertos y Marina Mercante para adquirir la embarcación.
3. Haber inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional el contrato que acredite la legítima posesión del buque. Sobre el particular diremos que de acuerdo con el Artículo 15 del

RPAM estos contratos deben reunir los siguientes requisitos:

- a) Que le garanticen a la empresa el uso total y pacífico del buque.
 - b) Que le permita a la empresa que el buque cuente parcial o totalmente con tripulación mexicana desde su inscripción en el Padrón de Abanderamiento.
 - c) Que establezca que la empresa adquirirá la embarcación en un plazo determinado a un precio menor que el del mercado en el momento de su compra.
4. Comprobar ante la Secretaría la posesión de una flota mercante similar o superior en tonelaje o valor a las embarcaciones que se pretenden inscribir.
 5. Presentar para su aprobación por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un programa de abanderamiento que detalle la substitución paulatina de la tripulación extranjera por nacional; la categoría que requieran tener cada uno de los tripulantes y la fecha propuesta para el abanderamiento definitivo. Cabe señalar que para poder abanderar una embarcación como mexicana, toda la tripulación, incluyendo al capitán o patrón de la misma, deben

ser, según el Artículo 20bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, mexicanos por nacimiento.

6. Presentar el programa de inversiones que detalle las características de la embarcación que se pretende inscribir, así como el tipo de contrato de adquisición y monto que se tiene destinado para la inversión, e incluir cualquier adquisición de la empresa para su aprobación por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El plazo que tienen las empresas que pretendan inscribir embarcaciones el Padrón de Abanderamiento Mexicano no podrá exceder de cuatro años, tal y como lo señala el Art. 29 del RPAM.

Una vez señalado lo anterior, podemos concluir que existen ciertas limitaciones para que las embarcaciones extranjeras puedan ser abanderadas mexicanas parcialmente, pero para poder ser mexicanas definitivamente deben ajustarse al procedimiento para abanderar y matricular buques mercantes nacionales que se encuentra contenido en el Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales (RAMBMN).

Se entiende por matrícula el hecho de que una embarcación quede registrada en cierto puerto y en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con toda formalidad.

Las solicitudes de matrícula y registro comprenden el abanderamiento de la embarcación, según se desprende del Art. 12 del RAMBMN. Cuando se trate de embarcaciones mercantes, deben anexarse los siguientes documentos:

1. Una declaración firmada por el propietario sobre si está al corriente o exento del pago del impuesto sobre la renta.
2. Testimonio de la escritura pública o póliza ante corredor que acredite la propiedad del buque legalizada ante la Capitanía del Puerto Correspondiente.
3. Acta del Registro Civil de nacimiento del propietario, para acreditarlo como mexicano, y si es por naturalización, copia legalizada de la carta respectiva.
4. Acta de protesta de sumisión a las leyes de la nación.
5. Comprobante que lo acredite como socio de la Cámara de Comercio.
6. Fianza para garantizar el buen uso de la suprema patente de navegación, cuando se trate de un buque que sea propiedad de alguna compañía con arreglo a las leyes del país, pero cuyo

presidente, gerente o mayoría de los miembros del consejo de administración o representante principal, no sean mexicanos por nacimiento o naturalización. Sobre este particular queremos mencionar que existe una contradicción con lo establecido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 92 inciso B, pues si no se cuenta con personal mexicano, no procede la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, y si la empresa no está inscrita en este Registro no puede adquirir embarcaciones para abanderarlas como mexicanas.

7. Datos y características de la embarcación, formulados por el propietario.
8. Acta constitutiva de la empresa, cuando ella sea la propietaria de la embarcación.
9. Un juego de fotografías tomadas a 45 grados de la proa y por el través, teniendo como fondo el agua, de 45 x 84 centímetros.
10. Planilla y pliego de operaciones de arqueó.
11. Certificados de seguridad de cubierta y máquinas. Sobre este particular, cuando se trate de embarcaciones que realicen viajes internacionales, las inspecciones se harán de acuerdo con SOLAS, Convención Internacional para la Seguridad de la

Vida Humana en el Mar.

Pueden abanderarse las embarcaciones que sean mayores de 30 toneladas brutas.

Las embarcaciones menores de este tonelaje deberán obtener una placa de matrícula que deben cargar siempre consigo.

Durante el trámite de matriculación y abanderamiento, la Dirección General de Puertos y Marina Mercante expedirá pasavantes de navegación válidos por 90 días prorrogables por 60 días la primera vez y 30 días la segunda.

Una vez autorizada la matrícula se tramitará la suprema patente de navegación y señalará la señal distintiva. La suprema patente de navegación es válida para todos los mares y puntos de la tierra durante el período presidencial en que se expida.

La suprema patente de navegación, los certificados de matrícula o registro, deberán conservarse a bordo del buque dentro de un marco protegido con cristal; la falta de alguno de los documentos antes señalados podrá dar motivo a que los capitanes del puerto detengan el despacho del buque.

Queremos hacer notar que el 29 de diciembre de 1976 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ordenamiento legal que abrogó a la Ley de Secretarías y Departamentos del Estado, y como consecuencia de ello, según el Art. 36 fracción XVIII a XXXIII de la nueva ley, todas las atribuciones del Poder Ejecutivo Federal en Materia de Marina Mercante y Puertos, pasaron de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En un decreto publicado el 1o. de enero de 1983, se reformó el Art. 36 del ordenamiento antes mencionado quedando las atribuciones relativas a la Marina Mercante y Puertos en las fracciones XII a XX.

CONCLUSIONES.

Sobre la soberanía de los mares.

1. Ha quedado establecido que las aguas de nuestro planeta se han clasificado, de acuerdo con las diversas Conferencias sobre el Derecho del Mar en:
 - Mar Territorial
 - Zona Contigua
 - Zona Económica Exclusiva
 - Alta Mar

2. La soberanía que ejercen los Estados sobre estas porciones de agua, ha sido determinada a través de la historia en base a la ley del más fuerte. Conforme evolucionó el pensamiento y cambiaron las condiciones políticas y económicas, la soberanía se limitó en base a tratados internacionales. Hoy en día, la soberanía se ejerce en los términos de la legislación propia de cada Estado y por lo dispuesto por las convenciones realizadas a nivel mundial para tal efecto.

3. De lo anterior, se desprende que todos los Estados, con litoral o sin él, pueden navegar libremente el alta mar.

Sobre los buques mercantes.

1. Existen diversos vocablos para distinguir a las "unidades flotante" que surcan los mares, utilizándose en Derecho, prácticamente como sinónimos: buque, navío y embarcación.
2. Entendemos al buque mercante como la unidad sólida que flota en el agua que se utiliza para dar un determinado servicio: el transporte de personas o bienes.
3. Las embarcaciones son consideradas por la legislación como bienes muebles debido a su naturaleza intrínseca. Por esto, se regulan por las disposiciones implementadas para dichos bienes.
4. Sin embargo, debido a las condiciones especiales que circunscriben a los buques, el Derecho ha tenido que otorgarles ciertos atributos como el poseer un nombre, un domicilio y una nacionalidad.

5. Aunado a lo anterior, resalta el hecho de que los buques resultan el medio mediante el que una empresa naviera cumple sus objetivos.

Sobre la nacionalidad de los buques.

1. Ha quedado establecido que uno de los principales atributos que el Derecho ha otorgado a los buques es la nacionalidad.
2. Todos los buques deben tener una nacionalidad, y más aún, solamente una.
3. Dicha nacionalidad es otorgada en los términos que dispone la legislación de cada Estado, siendo esta facultad completamente discrecional y unilateral.
4. La nacionalidad de los buques se evidencia a simple vista con la bandera que enarbola; sin embargo deben llevar siempre consigo los documentos que expide cada Estado para acreditarla.

Sobre la territorialidad de los buques.

1. De acuerdo a las consecuencias derivadas de la nacionalidad de los buques, se infiere que éstos pueden ser considerados un espacio "territorio" sobre el que el Estado ejerce una cierta jurisdicción "imperio".
2. Existen opiniones que se contraponen respecto si un buque puede ser considerado como territorio del Estado que le ha otorgado su nacionalidad.
3. La jurisdicción a que nos referimos, es amplia en alta mar, donde impera la ley del pabellón; y es limitada en aguas territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva. Sin embargo, si la embarcación extranjera se encuentra "de paso", la ley que impera a bordo es también la del pabellón, siempre y cuando no se contravengan las disposiciones del Estado ribereño.

Sobre los diversos registros de embarcaciones.

1. De acuerdo con la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, todos los Estados están obligados a llevar un registro en el que se inscriben las embarcaciones que navegan bajo su bandera.
2. Existen países que otorgan su nacionalidad a cualquier embarcación, sea de sus nacionales o de extranjeros. Los registros de estos países se conocen como "registros abiertos", también conocidos como países que otorgan banderas de conveniencia.
3. Existen países que limitan el otorgamiento de la nacionalidad a las embarcaciones que pretenden navegar enarbolando su bandera, obligando a que los propietarios de dichas embarcaciones, sean en un 50% o más nacionales del país de registro. Estos registros se conocen como "registros tradicionales".
4. México otorga su nacionalidad a embarcaciones cuyos propietarios sean 100% mexicanos, y obliga a que las empresas que operan dichas embarcaciones tengan en su consejo de administración exclusivamente ciudadanos mexicanos.

5. La inscripción de buques a la flota nacional es una fuente generadora de divisas para el país que les otorga su nacionalidad. Dicha situación ha creado una feroz competencia entre los diversos países en relación a las facilidades y ventajas que éstos ofrecen, con el fin de obtener el mayor número de registros posibles.

6. Dentro de los factores que influyen para que las compañías navieras se inclinen por un determinado registro consideramos los siguientes: las restricciones en cuanto a la nacionalidad de los que pueden ser propietarios de embarcaciones que se inscriben en dichos registros; la nacionalidad de la tripulación; el costo del registro, etc.

Para complementar las ideas aquí expuestas hemos elaborado un cuadro comparativo en el que se señalan las diversas facilidades que otorgan algunos países. Dicho cuadro se adjunta a este trabajo como ANEXO I.

Es indudable que los países de registros abiertos han tenido un peso específico determinante en cuanto a las condiciones de competitividad que rigen el mercado, a tal grado que países como Las Bahamas, Islas Marshall, Vanuatu y otros, sin ser totalmente abiertos han flexibilizado su legislación para registrar un mayor número de embarcaciones.

No obstante lo anterior, quisieramos advertir que aún cuando los países de bandera de conveniencia resultan económicamente adecuados, no siempre están en condiciones de ofrecer los requerimientos de seguridad que muchos navieros necesitan. Son países en los que no existe un verdadero vínculo entre la bandera y el Estado que otorgó la nacionalidad, más aún, se trata generalmente de países políticamente inestables que en determinado momento pueden dificultar las operaciones de los navieros.

7. México debe ser más flexible en su legislación para poder competir con los demás países, permitiendo la participación del capital extranjero, tanto en la operación como en la adquisición de embarcaciones. De acuerdo con lo anterior podrían generarse divisas adicionales por este concepto.
8. Respecto de la pregunta obligada: Bajo qué bandera navegar? quisieramos comentar lo siguiente:
 - a) Indudablemente los navieros se inclinan por registros abiertos como Panamá, Liberia o Chipre en primer término, sin embargo consideramos que deben tomarse en cuenta algunos otros factores. En ocasiones estos registros resultan contraproducentes. Tal es el caso de diciembre de 1989 fecha en la que los E.U.A. tuvieron serias dificultades con el

gobierno de Panamá, a tal grado que se dictaminó que ningún barco enarbolando bandera panameña podría tocar puertos norteamericanos.

b) En la actualidad un país que ofrece grandes ventajas es Noruega a través del NIS (Norwegian International Registry). A diferencia del registro abierto, el gobierno noruego establece un verdadero vínculo con las embarcaciones que navegan bajo NIS.

c) Hemos considerado que para estar en posibilidades de afirmar tajantemente bajo qué bandera navegar, debemos primero analizar cuidadosamente lo siguiente: los servicios que pretende ofrecer el naviero; los puertos supuestos que se tocarán de acuerdo con las rutas que en forma preliminar se tracen; las restricciones en cuanto a nacionalidad tanto de propietarios como de la tripulación; las ventajas que en cada caso particular ofrecen los diversos registros de embarcaciones, referentes fundamentalmente al costo, regímenes fiscales, tramitación del registro, etc.

BIBLIOGRAFIA.

BARRERA Graf, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Edit. Porrúa, S.A. México 1989.

CERVANTES Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Edit. Herrero, S.A. México 1984.

COLOMBOS, John C. International Law of the Sea. 6th. Edition. Edit. Longman. U.S.A. 1967.

CUYVERS, Luc. Ocean Uses and their Regulations. Mare Nostrum Foundation. Edit. John Wiley & Sons. U.S.A. 1984.

LEWIS, M. The Law of the Sea. "Freedom of Navigation". Harlow, Bruce A. The Ohio State University Press. U.S.A. 1967.

O'CONNEL, D.P. The International Law of the Sea. Vol. I. Edit. Clarendon Press. Oxford 1982.

OLVERA de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Edit. Porrúa, S.A. México 1984.

PINACHO BOLAÑO Rivadeneira, Javier. Tráfico Marítimo. Edit. Fondo Editorial del Ingeniero Naval. Madrid 1978.

SEARA Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. 8a. edición. Edit. Porrúa, S.A. México 1982.

SOBARZO, Alejandro. Lecturas Jurídicas. "Protección Internacional de Bandera y Emblema". No. 39. Universidad de Chihuahua. Escuela de Derecho. México 1969.

SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. 2a. edición. Edit. Porrúa, S.A. México 1985.

SZEKELEY, Alberto. Introducción al Derecho Mexicano. "Derecho del Mar". UNAM. México 1981.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana

Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional

Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano

Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Código Civil

Código Penal

Folleto informativo sobre los registros de cada país

Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar

UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS. United Nations Conference on Trade and Development. TD/RS/CONF/23,1986.

ANEXO 1

INFORMACION	OFICINAS DE INFORMACION Y REGISTRO	TIPOS DE EMB PARA REGIST.		REQUERIMIENTOS NACIONALES			SOBRE EMB. SOBRE NACIONAL.		COSTO REGISTRO		OBSERVACIONES
		TBR	EDAD AÑOS	Toda del país de Registro	Sólo los oficiales	Sólo el capitán	Propietario debe ser del país de Registro	Administrado debe ser del país de Registro	Moneda Local	US DOLARES	
PANAMA	ARIAS, FABREGA & FABREGA LW BANK OF AMERICA BLD. 50 TH ST. PANAMA, REP. OF PANAMA	NO HAY REST.	IDEM.	IDEM.	IDEM.	IDEM.	IDEM.	IDEM.			Es uno de los registros más flexibles en cuanto a restricciones. El registro puede efectuarse en cualquier consulado panameño en el extranjero. Existe registro paralelo.
LIBERIA	LIBERIAN SERVICES INC. 551 FIFTH AV. NEW YORK, NY 10118, USA.	DESDE 1600	MAX 20	NO HAY REST.	IDEM.	IDEM.	*	*			No hay impuestos si las sociedades son liberianas. Los barcos que enarbolen bandera liberiana pueden atracar en cualquier puerto del mundo.
CHIPRE	CYPRUS BUREAU OF SHIPPING 102 ST. ANDREW ST. ANDREW CENTRE LIMASSOL	DESDE 499	DE 0	15% POR LO MENOS	CHIPROTA		*	*			No se pagan impuestos por concepto de salarios de trip. ni por la operación de barcos. Existe registro paralelo.
SINGAPUR	MARINE DEPARTMENT 1 MARITIME SQ. 09-66. SINGAPORE, SINGAPORE	DESDE 1600	MAX 15	NO HAY REST.	IDEM.	IDEM.	IDEM.	% MINORIA	SD 2.50 C/TNR + SD 0.20 C/TNR	\$1.45 C/TNR + \$0.20 C/TNR	Las utilidades obtenidas debido a la operación de barcos con bandera de Singapur, no causan impuestos.
BAHAMAS	MINISTRY OF TRANSPORT MARITIME DIV. P.O. BOX 3008 NASSAU THE BAHAMAS	DESDE 1600	MAX 12	NO HAY REST.	IDEM.	IDEM.	IDEM.	IDEM.			Las utilidades obtenidas debido a la operación de barcos con bandera de Bahamas, no causaran impuestos. Existen oficinas de registro en Londres y Nueva York.
VANUATU	DEP. COM. OF MAR. AFFAIRS REP. VANUATU SUITE 1743 120 BROADWAY N.Y.	DESDE 500	MAX 20	NO HAY REST.	IDEM.	IDEM.	*	*			Existe registro paralelo.

(CONTINUACION)

INFORMACION	OFICINAS DE INFORMACION Y REGISTRO	TIPOS DE EMB PARA REGIST.		REQUERIMIENTOS NACIONALES		SOBRE LA CIUDAD TR IPUL.		EQ. SOBRE NACIONAL PROP/ ADMNR.		COSTO REGISTRO POR TNR		OBSERVACIONES
		TBR	EDAD AÑOS	Toda del país de Registro	Solo los oficiales	Sólo el capitán	Propietario debe ser del país de Registro	Administrado debe ser del país de Registro	Moneda Local	US DOLARES		
PAIS												
ISLAS MARSHALL	MARSHALL ISLANDS MAR. AUTHOR. SHIP REGISTRY 1001 BISHOP ST. HONOLULU	DESDE 1600	MAX 20	NO HAY REST.	IDEM	IDEM	*	*		\$2500 + \$0.25 C/TNR		Protegido por E.U.A. Las utilidades obtenidas por la operación de barcos no causan impuestos.
NORUEGA	NIS TINGHUSSET N-5000, BERGEN NORWAY	DESDE 500	SIN LIMITE	NO HAY REST.	IDEM	*	*	60% NOR.		NK 5000 + NK 0.50 C/TNR	\$850 + \$0.09 C/TNR	No puede transportarse carga o petróleo a Sudafica. No pueden transportarse pasajeros o carga entre puertos noruegos.
ISLA DEL HOMBRE	MARINE ADMON. CASEIRYS LHUNGYS SEA TERMINAL BUILDING P.O. BOX 11 DOUGLAS ISLE OF MAN BRITISH ISLES	DESDE 25	NO HAY REST.	IDEM	BRITANICOS, IRLANDESES COMMON WEALTH	IDEM	IDEM	IDEM		MENOS 1500 TNR P 170 MAS 1500 TNR P 245	MENOS 1500 TNR \$336.60 MAS 1500 TNR \$485.10	Las utilidades obtenidas por la operación de barcos no causan impuestos.
LUXEMBURGO	MIN. OF FOREIGN AFFAIRS 6 RUE DE LA CONGREGATION LUXEMBOURG	DESDE 25	MAX 15	NO HAY REST.	CIUDADANOS CEE	IDEM		50% CIUDADANOS CEE	IDEM	FF 2000 + FF 1 C/TNR	\$ 400 + \$0.20 C/TNR	Ventajas fiscales empresas reversiones. Legislación belga.
MEXICO	S.C.T. D.G.P.M.M. MUNICIPIO LIBRE 377, STA. CRUZ ATOYAC MEXICO D.F.	DESDE 30	PARA P.A. MAX 15	*				*	*		\$20,000 PARA EMB. DE APROX. \$ 6 MILL.	