



UNIVERSIDAD  
FEMENINA  
DE MEXICO

302909  
8  
25  
Universidad Femenina  
de México

Incorporada a la U.N.A.M.

**“Consideraciones sobre la Matrícula y  
Abanderamiento del Buque en el  
Derecho Mexicano”**

**T E S I S**

Que, para obtener el Título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

María Concepción Miranda Isla.



México, D. F.

Marzo de 1995

FALLA DE ORIGEN



## **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.

**UNIVERSIDAD FEMENINA DE MEXICO**  
**ESCUELA DE DERECHO**  
**INCORPORADA A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**"CONSIDERACIONES SOBRE LA MATRICULA Y ABANDERAMIENTO DEL BUQUE EN  
EL DERECHO MEXICANO"**

**DIRECTOR DE TESIS:**

**LIC. EDUARDO OLIVA GÓMEZ**

**ALUMNA:**

**MARÍA CONCEPCIÓN MIRANDA ISLA.**

## DEDICATORIA

A Dios por permitirme llegar a este momento, y disfrutarlo con la gente que amo.

A mis padres por ser el sostén de mi vida, mi principal apoyo y la base de todos y cada uno de mis esfuerzos.

A Tía Lupita por se parte importante y fundamental de mi vida , por ser mi mejor amiga.

Al Lic. Eduardo Oliva Gómez, por sus inigualables consejo, su ayuda y dedicación al presente trabajo.

A mi querida Universidad Femenina de México la que siempre estará presente en mi corazón y en mi mente.

A mis grandes y queridas amigas que hicieron que mi carrera universitaria estuviera llena de gratos momento, gracias a: Alejandra, Dulce, Lupita, Connie y Dolores.

A Michelle, por ser el símbolo mismo del amor.

A todas aquellas personas que de una u otra forma cooperaron a que culminara este gran reto.

A ti, por ser parte tan importante de mí y por estar a mi lado siempre.

Gracias

CONNIE.

## I N T R O D U C C I O N

La realización del presente trabajo de investigación significa la conclusión de una etapa de esfuerzos y también de satisfacciones, es el dar por concluido un período de maduración, sobre todo a nivel intelectual, que si bien el aprendizaje nunca termina, la hermosa etapa universitaria termina justo en éste momento, una etapa repleta de bellísimos recuerdos así como de tropiezos que poco a poco fueron superados.

Es también un momento de agradecimiento para todos aquellos seres que transmitieron todos sus conocimientos y dedicación, para convertir a una simple chica en toda una profesional. Es la culminación de un ciclo que transforma toda una vida, que llena esa vida de ilusiones y de metas por alcanzar, además de contar con la certeza y conocimientos de poder lograr dichas metas.

Es asimismo el momento preciso de agradecer a Dios el estar viva, y poder dar gracias por llegar a éste lugar, agradecer también a mis padres por estar conmigo en momentos de fracaso y de triunfo.

Este trabajo de investigación significó un gran reto, ya que es el primer paso de ser estudiante a convertirme en profesionalista, por ello está inmerso en este

trabajo todo mi esfuerzo y dedicación. El derecho marítimo es tan antiguo como el hombre mismo, nace con él, con su pensamiento, de su inteligencia creadora. Surge un derecho natural.

La Política Exterior de México constituye un elemento indispensable del desarrollo nacional. Es también un punto de confluencia y protección de los intereses vitales del Estado Mexicano así como de la comunidad internacional de una manera activa y comprometida.

En su ámbito se determinan asuntos esenciales relacionados con la soberanía, la independencia, la seguridad y la autodeterminación del país. Su condición eficaz y consecuente es condición determinante para la realización de los fines nacionales.

Nuestra política internacional, tiene como objetos principales preservar la soberanía de la Nación, la defensa de nuestra independencia política y el aseguramiento de nuestra independencia económica; apoyar los esfuerzos internos de desarrollo, a través de una eficiente vinculación con la comunidad de las naciones; defender la paz mundial; practicar la solidaridad entre los países y coadyuvar a la conformación de un orden internacional que promueva la convivencia de todos los pueblos en el marco de la libertad, la igualdad y la justicia.

Las tesis mexicanas han adquirido hoy por hoy, un elevado reconocimiento y han generado un amplio consenso en el orden Marítimo Internacional, pero manteniendo siempre presentes los principios normativos fundamentales que regulan nuestra participación a nivel Internacional y que son:

- La igualdad jurídica de los Estados.
- La autodeterminación de los pueblos.
- La intervención.
- La solución pacífica de las controversias.
- La proscripción de la amenaza o uso de la fuerza en las relaciones internacionales.
- La cooperación internacional para el desarrollo y
- La lucha por la paz y la seguridad internacional.

La realización de este trabajo refleja en la persona el inmenso amor por el mar y en el abogado la inquietud por aportar algo a nuestro Derecho Marítimo, del que poco se ha tratado y del que considero que se trata muy por encima y no se estudia a fondo durante nuestra carrera, y si bien nosotros en esta ciudad no contamos con mar hay que tener presente que somos uno de los países a nivel mundial que cuenta con grandes litorales y ello es parte de nuestra riqueza, debido a dicha situación elegí esta rama del Derecho para elaborar este trabajo; el Derecho Marítimo es poco abarcado y por lo tanto desconocido,



además resulta interesante descubrir lo que significa para un Estado contar con extensión marítima, así como los deberes y derechos que se tiene en la navegación de buques.

Es importante también conocer la magnitud que conlleva el pabellón de un Estado, lo que significa para un buque enarbolar un pabellón, el estar matriculado y sobre todo ser reconocido como nacional de un Estado a nivel Internacional, es decir ser considerado dignamente como sujeto de Derecho Internacional.

El mar desde la antigüedad ha sido el principal medio tanto para el transporte como para el comercio, no olvidando que es una inmensa fuente de alimentos y recursos, por ello los Estados que cuentan con litorales son considerados países privilegiados; de ahí surge la figura del alta mar para satisfacer las necesidades de los Estados que no tienen litoral.

Así pues, la investigación se enfocó a profundizar en lo relativo a la alta mar, el pabellón y lo importante que es que todos los buques se encuentren abanderados y matriculados, para tener todos los derechos y privilegios que proporciona la alta mar.

Para el mejor desarrollo del presente estudio, lo he dividido de la siguiente

manera: el capítulo I sirve como base de los antecedentes legislativos, procurando abordar el origen reglamentario de la alta mar y del pabellón, así como el abanderamiento y matriculación; el capítulo II se refiere a los conceptos doctrinales, etimológico, jurídico y personal del pabellón y de la alta mar; el capítulo III señala la situación jurídica de la alta mar; el capítulo IV trata del pabellón y del buque en el campo jurídico interno y mundial, concluyendo en el último capítulo con un breve enfoque en lo que respecta a la matriculación y abanderamiento del buque.

Es evidente que las presentes páginas tienen una finalidad puramente introductoria y que requieren ser profundizadas por estudios posteriores, sin embargo también puede servir de orientación para la toma de acciones concretas encaminadas al abundamiento del Derecho Marítimo y al gusto por nuestro productivo e indispensable MAR.

Así pues, pretendamos que la voz de México sea siempre cada vez más respetada en los foros internacionales, demostrando el principio de que nuestro país obtiene más beneficios de la negociación firme que de la confrontación estéril.

## **CAPITULO PRIMERO.**

### **ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.**

**1.1. BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA ALTA MAR.**

**1.2. CONVENCIÓN SOBRE LA ALTA MAR DE 1958.**

**1.3. LEY MEXICANA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DE 1963.**

**1.4. LEY ARGENTINA DE NAVEGACIÓN DE 1973.**

**1.5. CONVENCIÓN DE MONTEGO BAY DE 1982.**

## CAPITULO PRIMERO

### ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

#### 1.1. BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA ALTA MAR.

Desde tiempos muy remotos el mar ha sido el principal medio de transporte y comercio entre otras muchas actividades; por lo que en la antigüedad encontramos que ya se ocupaban de algunos problemas relacionados con el mar como lo es El Código del Manú, siglo II A. C., el cual establecía cómo iban a ser tratadas las ventas de las mercancías procedentes de alta mar; asimismo encontramos a Las Leyes Rodias, siendo los fenicios creadores de ellas, el primer pueblo antiguo que realizara leyes marítimas escritas. Estas leyes regulaban al préstamo marítimo, delitos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, hurtos en caso de naufragio, etc.

Tenemos también Las Leyes Atenienses, relativas al flete, actividad naval de los banqueros, y también hablaba sobre la piratería.

El Derecho Romano surge implantando disposiciones sobre tráfico marítimo,

marina de guerra, policía marítima, naufragio y usura, entre otros.

En el medioevo, se da la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del mediterráneo, por lo que el corpus Juris romano pierde su vigencia y es sustituido por un Derecho Local.

Así surgen los Assises de Jerusalem que reunieron los usos marítimos, y cuya aplicación estuvo a cargo de los cónsules.

De la misma manera en Amalfi, una pequeña República Italiana que dominó el comercio con oriente por algún tiempo a partir del siglo X, estableció un tribunal marítimo y en 1135, se compilaron sus sentencias en una colección denominada Las Tablas de Amalfi, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.

Asimismo en Olerón, una isla francesa, se dan Los Roles de Olerón, una amplia compilación de sentencias y costumbres marítimas, que se observaban en los puertos franceses.

En la isla sueca de Wisby se da una notable regulación sobre el mar, denominada Las Leyes de Wisby.

En el siglo XVII surge el Código Hanséatico, compilando costumbres marítimas, incluyendo Los Roles de Olerón y Las Leyes de Wisby.

El Libro Negro del Almirantazgo, es la más notable compilación de leyes marítimas inglesas. Así como la notoria compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterráneo, denominado El Consulado del Mar, que data del siglo XIV, publicado en Barcelona.

El Guidón de la Mer (Gallardete del Mar), contiene la primera regulación sobre el seguro marítimo en el siglo XVII.

La Legislación Española constituye nuestro antiguo Derecho Marítimo Positivo por la vigencia que tuvo en la época colonial.

Ya en la Época Moderna no podemos olvidar que fue Luis XIV quien con su famosa Ordenanza sobre la Marina sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que influenció a nuestro Código de Comercio de 1890, así como las Ordenanzas de Bilbao que nos rigieron aún después de la Independencia y la Ordenanza Inglesa de Cromwell que influyó enormemente en el desarrollo de la marina de Inglaterra.

Como podemos ver es hasta 1958 que surge propiamente una regulación total sobre la situación del alta mar, si bien encontramos antecedentes ninguno

hace pleno énfasis en lo que significa Alta Mar, es hasta la Convención de Ginebra en 1958 que queda plenamente constituida la legislación sobre la Alta Mar.

## 1.2. CONVENCION SOBRE LA ALTA MAR DE 1958.

En primer lugar y como primer antecedente citaremos a la convención sobre la alta mar; que es celebrada en Ginebra, Suiza del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, con el fin de codificar las normas de Derecho Internacional referentes a la alta mar, aprobando ciertas disposiciones como declaratorias en términos generales, de los principios establecidos de Derecho Internacional.

Como se desprende de este ordenamiento se entiende por Alta Mar, a la parte del mar no perteneciente al mar territorial, ni a las aguas interiores de un Estado, por lo tanto ningún Estado podrá someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

Asimismo los Estados sin litoral podrán tener libre acceso al mar, por lo tanto los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones Internacionales existentes lo siguiente:

1. Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;

2. A los buques que enarbolan la bandera o pabellón de ese Estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, cuando se trate de la entrada a los puertos marítimos y su utilización.

Y para el caso de que tales Estados señalados no sean parte de convenciones internacionales existentes, éstos reglamentarán todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos.

Dada la situación todos los Estados con o sin litoral tienen derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarbolan su bandera o pabellón. Asimismo cada Estado establecerá los requisitos necesarios para otorgar su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su pabellón o bandera.

Por lo tanto el buque tendrá la nacionalidad del pabellón que esté autorizado a enarbolar, y de ello deriva que exista una relación auténtica entre el Estado y el buque, mediante la cual tendrá autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativos, técnicos y sociales, y en caso de tener derecho a enarbolar su pabellón, ese Estado dará los documentos procedentes.



Los buques deberán navegar con la bandera o pabellón de un solo Estado, salvo el caso de que se manifieste de otro modo en tratados internacionales de manera expresa, tampoco se podrá cambiar de bandera o pabellón durante un viaje ni por efectuar escala, salvo el caso de un cambio efectivo; ese cambio efectivo puede referirse tanto a propiedad como a registro, cuando aún con lo antes señalado un buque navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia se le podrá considerar como un buque sin nacionalidad, y no podrá ampararse bajo la nacionalidad de esas banderas frente a un tercer Estado; para lo referente a los buques de guerra gozarán de completa inmunidad al navegar por alta mar, salvo del Estado del cual enarbola su pabellón o bandera, al cual le debe respeto.

Se entenderá por buques de guerra aquellos que pertenecen a la marina de guerra de un Estado, y que se ostente los signos referentes y distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad.

Cuando los buques se refieran a servicio oficial y no comercial gozarán cuando se encuentren en alta mar de una completa inmunidad, también de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera o pabellón.

Así mismo, cada Estado preverá y dictará para los buques que tengan

derecho a enarbolar su bandera, todas las disposiciones que el crea conveniente para garantizar la seguridad del buque cuando se encuentre en el mar.

De esta forma La Convención sobre la Alta Mar, codifica las normas más importantes en relación a la situación en la Alta Mar, ya que, como podemos darnos cuenta es básica la presencia del pabellón, y su utilización es necesaria para la navegación legal y gracias a todo ello y a este análisis nos damos cuenta que los mares constituyen un gran y poderoso medio de comunicación, una fuente de alimentos, un vasto tesoro de recurso inexplorado, un mundo de abundante vida marina y un eslabón vital en el sistema de sostén de la vida en la tierra.

En nuestros días la humanidad busca en el mar sustancias como nunca lo había hecho, por ello mismo es muy necesario reglamentar la situación en el alta mar; en un momento en que el incremento de población y los niveles de vida más elevados han intensificado las demandas por alimentos, combustibles y otros recursos.

A través de los progresos de la ciencia y de la tecnología los alguna vez insondeables océanos se encuentran ahora al alcance del hombre.

Y para precisamente lo antes señalado se han implantado las disposiciones en relación al mar y a su actividad.

Por esta situación La Convención fue aprobada a continuación de la primera Conferencia de Las Naciones Unidas; la cual se efectuó el mismo año de 1958, Conferencia que abarcó en general el Derecho del Mar, y de la cuál surgieron convenciones como son entre otras: La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, La Convención sobre la Pesca y la Conservación de los recursos vivos del Alta Mar; y desde luego la Convención sobre la Alta Mar, y que precisamente es la que nos ocupa en este apartado del presente trabajo. Volviendo a la citada Conferencia de las Naciones Unidas, en ésta se pide que cada Estado signatario dentro de ella, redacte reglamentos "para evitar la contaminación de los mares desde embarcaciones, tuberías de conducción o a consecuencia de la exploración o explotación de los fondos marinos así como de su subsuelo." <sup>1</sup>

Se nos hace importante referirnos a lo que con anterioridad mencionamos de la relación auténtica que debe existir entre Estado y Buque, y la definiremos tal y como lo hace el Relator Especial de la Comisión de Derecho Internacional; J.P. Francois, mencionado que "el buque, en su mayor parte, debe pertenecer a nacionales del Estado de su pabellón; que los armadores deben residir en

---

<sup>1</sup> Naciones Unidas. El Derecho del Mar. Autor. México 1970. Pág. 5.

dicho Estado , que los oficiales y, por lo menos, la mayor parte de la tripulación, deben ser nacionales del Estado; que en los puertos extranjeros, los funcionarios consulares del Estado ejerzan la autoridad necesaria sobre los navíos que arriben a dichos puertos, y llegando el caso, concedan la protección necesaria y, por último que los navíos vuelvan regularmente a sus puertos de matrícula".<sup>2</sup>

Con esta definición queda más claro lo que podemos entender por relación auténtica que mencionamos dentro de las disposiciones de nuestra convención en estudio. Esta relación ha pasado a través de los años y sigue ya que para el derecho internacional es muy importante dicha interpretación de los estados, ya que su alcance es muy variado.

Con relación precisamente al nexo que debe existir entre oficialidad de un buque, con el pabellón que enarbola, así como entre este con la tripulación, el artículo 32 Constitucional, indica que para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

---

<sup>2</sup> Citado por SOBARIO Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Editorial Porrúa, S.A. Segunda Edición. México 1985. Pág. 335.

Como hemos podido ver la Convención sobre la Alta Mar, aporta al ámbito del Derecho Internacional, disposiciones fundamentales sobre la situación jurídica del mar, y de todo lo que en él se desenvuelve, así como previniendo los conflictos o discrepancias que puedan originarse estando un buque navegando el alta mar.

### 1.3 LEY MEXICANA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DE 1963.

Continuamos nuestra investigación citando a la Ley Mexicana de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, que encuentra su antecedente en el Libro Tercero del Código de Comercio y Leyes Complementarias, titulado "Del Comercio Marítimo", pero siendo los artículos de este libro tercero derogados por el artículo segundo transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de la fecha antes mencionada, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre del mismo año.

En esta Ley encontramos la importancia sobretodo de la Personalidad de un Buque, la cual engloba la matrícula, abanderamiento, registro y nacionalidad del buque, siendo el primer y más importante antecedente en nuestro país.

Esta Ley se creó en base a la necesidad de contar con una legislación propia

en lo referente a los buques que enarbolan el pabellón o bandera mexicana, para así evitar que en cualquier momento al estar navegando un buque mexicano en otra zona territorial o en la alta mar, se pudiera dar un conflicto internacional; por lo que el legislador previendo esta situación crea la Ley Mexicana de Navegación y Comercio Marítimos.

Como se desprende de esta ordenamiento, se contempla que todos los buques mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento, en alguna capitania del puerto del litoral en el que serán destinados para la navegación, esto a solicitud de su propietario o naviero, practicándose visita de inspección naval como requisito previo para su abanderamiento.

Así mismo la nacionalidad del buque se comprobará ya sea con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula expedidos por dicho ordenamiento.

De esta manera todos los barcos mercantes deberán ser matriculados previo a su abanderamiento para que de esta forma puedan navegar legalmente, y tendrán derecho a enarbolar la Bandera mercante del país que lo abanderará. El barco que no tenga pabellón o bandera, que no tenga matrícula o que navegue con bandera falsa estará llevando una actividad irregular y por lo tanto se tomará en barco Pirata.

Dicha matrícula deberá inscribirse en el llamado Registro Público Marítimo Nacional, la cual podrá cancelarse; por disposición de la autoridad marítima cuando se trate de embarcaciones abandonadas en aguas de jurisdicción nacional; incautadas o expropiadas por las autoridades mexicanas; las capturadas a enemigos, consideradas buena presa y las que sean propiedad del Estado. El Registro Público Marítimo Nacional, se encuentra a cargo de la Secretaría de Marina y en el cual deberán de inscribirse:

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. Concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades;
3. Concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos;
4. 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 deban constar en escritura pública;
7. Los gravámenes sobre los buques;
8. Los demás títulos que la ley determine que se registren.

Así mismo el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, designará en que puertos y lugares deberán establecerse las oficinas locales del Registro, así como la zona que abarque su jurisdicción, siendo la oficina central en la Ciudad de México.

Cabe mencionar que dichas inscripciones se harán por partida doble; una en el registro local y otra en la oficina central, teniendo el mismo valor, surtiendo sus efectos a partir de la fecha en que se dé la primera. Cuando se trate de inscripciones locales, éstas se harán en el registro del puerto donde la empresa tenga su principal asiento de negocios, a falta de éste, en el puerto de matrícula del buque de la empresa afectada por la enajenación o gravamen.

La capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones mexicanas lo podrán tener las personas físicas de nacionalidad mexicana, las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, siempre que sean destinadas exclusivamente a sus propios fines en navegación interior de puerto, fluvial o lacustre y los extranjeros residentes en el país con calidad de inmigrados, cuando se trate de embarcaciones para recreo personal y de sus familiares, siempre y cuando se trate de las embarcaciones antes mencionadas.

Cuando se trate de propietarios o armadores de buques adquiridos en el



extranjero, deberán ser matriculados y abanderados en el extranjero, deberán ser matriculados y abanderados en un plazo que no exceda de un año a partir de su arribo a puertos nacionales.

En el supuesto de adquisición de un buque en el extranjero por armadores o navieros mexicanos, se someterá a la opinión de la Secretaría de Marina la cual podrá oponerse, cuando a su parecer carezca de las condiciones necesarias que garanticen su seguridad y correcta operación, y por lo tanto los buques que se adquieran en el extranjero deberán abanderarse del puerto de salida, trámite que se efectuará ante la autoridad consular mexicana, la que expedirá un pasavante de navegación directa hasta el puerto nacional que haya elegido el propietario para su matrícula definitiva, y desde ese momento sólo podrá ser tripulado por mexicanos de nacimiento; esta matrícula y abanderamiento se pierde por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros, por captura en caso de guerra, si este fuese declarado buena presa, por pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula, por cambiar o perder el propietario la nacionalidad mexicana ya sea el armador o responsable; por naufragio, incendio o cualquier accidente que le impida navegar por más de dos años por dimisión de la bandera o pabellón.

Esta ley también contempla que se debe dar autorización a los extranjeros que

desarrollan actividades industriales dentro de nuestro país, al adquirir embarcaciones para su servicio, debiendo abanderarlas con el pabellón mexicano y otorgando fianza en escritura pública, equivalente al veinticinco por ciento del valor de la embarcación, esto con el fin de garantizar el uso del pabellón mexicano.

De ésta manera nos damos cuenta que ésta, nuestra legislación le da el realce y la importancia debida al pabellón, haciendo constar todos los requisitos necesarios para poder utilizar el pabellón mexicano, y las formas también en las cuales se pierde dicho derecho a enarbolar el pabellón.

#### 1.4. LEY ARGENTINA DE NAVEGACIÓN DE 1973.

También aunque muy breve encontramos aspectos de especial importancia en la Legislación Nacional Argentina del 2 de marzo de 1973.

En ella podemos darnos cuenta que es uno de los primeros países de América del Sur preocupados en la situación jurídica del mar, interesándose sobremanera en el uso del pabellón y se preocupan por reglamentar este caso.

Y en relación directa a nuestro tema se desprende de esta legislación de Alta

Mar y las aguas que no se encuentren bajo soberanía de ningún Estado, los buques de pabellón argentino (en este caso), se encuentran sometidos al ordenamiento argentino; y hace patente énfasis de que esto trasciende a nivel mundial.

Asimismo se indica que desde comienzos del siglo XVIII toda nave es un parte flotante del territorio del Estado cuya bandera o pabellón enarbola, pasando esto a formar parte de la territorialidad del navío, expresando también que el navío es una prolongación del territorio nacional.

De esta manera solicita al Derecho Internacional que se tomen en cuenta sus propuestas en relación al pabellón, y da las gracias a la Convención sobre la Alta Mar sosteniendo que debido a ella se evitarán muchos conflictos en la Alta Mar.

También considera que los buques argentinos que realicen paso inocente por mar territorial extranjero se someterán a las restricciones que imponga el Derecho Internacional Público.

El autor Seara Vázquez al hacer el estudio de esta legislación llega a la conclusión de que Argentina en su codificación amplía la situación de los

buques de guerra y menciona que "todo Estado ejerce en alta mar, por medio de sus naves de guerra de modo permanente y exclusivo, un amplio derecho de protección y servicio de policía sobre los buques que enarbolan su propia bandera; y menciona que la legislación argentina hace énfasis en que los buques de guerra con el pabellón de su Estado les corresponde goce total de inmunidad"<sup>3</sup>

De esta manera podemos observar que Argentina crea una legislación basándose en varios aspectos en la Convención Sobre la Alta Mar de 1958, aportando claro, sus propios criterios y las situaciones que han vivido en relación con la situación jurídica del alta mar.

Con estas inquietudes es como nace la llamada Ley de Navegación Argentina, mostrando su soberanía y proponiendo al Derecho Internacional Público a su modo, codificar las condiciones que deben darse en la alta mar.

### 1.5. CONVENCION DE MONTEGO BAY DE 1982.

Esta codificación se da en Jamaica, con la inquietud que nace en varios países americanos, con el fin de codificar también en relación al estatuto jurídico de los barcos en alta mar.

---

<sup>3</sup>SEARA Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, S.A. Tercera Edición. México 1991. Pág. 532.

Siendo un total de 119 países signatarios firmando en Montego Bay, Jamaica el 10 de diciembre de 1982, uniéndose unos días más tarde 23 países más.

Surge la inquietud de esta convención en base a que en diferencia a lo que sucedía en Europa, en donde la solución obligatoria a controversias se debería regir por lo establecido en la Convención de Ginebra de 1958, incluyendo desde luego a países americanos signatarios, de lo que ahora se trata con la Convención de Jamaica de 1982 es que la solución jurisdiccional se encuentre inserta tanto en la convención como en los diferentes instrumentos internacionales relativos a la controversia de que se trate.

Entre otras muchas aportaciones importantes que hace mención, es que todos los barcos deben tener una nacionalidad e insiste en la necesidad de que exista un vínculo real entre el barco y el Estado correspondiente, es decir vuelve a hacer énfasis en la relación auténtica que ya mencionaba con anterioridad la Convención de Ginebra de 1958.

La inscripción en el registro de barcos, que cada Estado se encuentra obligado a llevar en su territorio, y esto conlleva al Derecho del uso del pabellón de ese Estado.

Refiere que los barcos sólo pueden navegar bajo un pabellón y nos recuerda

lo antes citado de no poder cambiar en el transcurso de un viaje, ni por una escala; hace hincapié en la llamada Ley del Pabellón que quiere decir que en alta mar el barco sólo está sometido a la jurisdicción del Estado de su nacionalidad, salvo casos previstos en tratados internacionales.

Asimismo menciona que la facultad de abanderar barcos no es privativa de los Estados, y las organizaciones internacionales tales como:

La ONU, Organismos Especializados y el Organismo Internacional de la Energía Atómica, que pueden abanderar también.

Este derecho de abanderar barcos, dice, trae consigo según este ordenamiento para el Estado que abandera una serie de obligaciones correlativas, tal es el caso de lo que explica el artículo 94 de esta convención en el sentido de:

"Asegurar su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón, garantizar la seguridad en el mar y examinar regularmente las cartas, publicaciones náuticas, equipo e instrumentos de navegación, etc."<sup>4</sup>

De igual manera esta Convención toma muchas de las cuestiones estudiadas en la Convención sobre la Alta Mar de 1958, y como podemos darnos cuenta

---

<sup>4</sup>Ibidem. Pág. 281.

son los cimientos de la Convención de Montego Bay, que lo aporta es simplemente renovar ciertos aspectos y darle un toque más americano a los estatutos ya dados sobre la situación de los barcos en alta mar.

## CAPITULO SEGUNDO.

### DEL PABELLÓN Y DE LA ALTA MAR.

#### DEL PABELLÓN.

2.1. CONCEPTO DOCTRINAL.

2.2. CONCEPTO ETIMOLÓGICO.

2.3. CONCEPTO JURÍDICO.

2.4. CONCEPTO PERSONAL.

#### DE LA ALTA MAR.

2.5. CONCEPTO DOCTRINAL.

2.6. CONCEPTO ETIMOLÓGICO.

2.7. CONCEPTO JURÍDICO.

2.8. CONCEPTO PERSONAL.



## CAPITULO SEGUNDO.

### DEL PABELLÓN Y DE LA ALTA MAR.

Para iniciar nuestro capítulo relativo a los conceptos primordiales de nuestra investigación comenzaremos mencionando que el Derecho del Mar, por sus orígenes, sus fuentes históricas y los usos y costumbres se basa en la unificación del medio marino y en el desarrollo del tráfico que se sirve principalmente de él para acercarse y tocar distintos litorales en el mundo. De ahí la necesidad de dictar normas y conceptualizar las relaciones jurídicas entre los diferentes países, por lo tanto el Derecho de Mar tiene por objeto el orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilidades de que es susceptible.

Por ello conceptualizamos al Derecho Marítimo como el conjunto de reglas que gobierna la navegación marítima desde el punto de vista jurídico. Cervantes Ahumada nos dice que "el Derecho Marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos".<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup>CERVANTES, Ahumada Raúl. *Derecho Marítimo*. Editorial Herrera, México 1989. Pág. 6.

Asimismo Cervantes Ahumada en su obra Derecho Marítimo menciona a Ripert afirmando que "el Derecho Marítimo es el derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo".<sup>4</sup>

Los estudios han indicado que el medio marino es básico y de gran importancia para el medio terrestre, ya que un 73 % de la superficie del globo terráqueo esta ocupada por los mares, quedando el 27 % restante para la tierra firme.

Por esto tenemos que las naciones, respecto a su fuerza material no son iguales entre sí, sin embargo el Derecho Internacional los considera iguales; y por lo tanto como Estados libres y soberanos así como independientes, sus respectivos pabellones se deben recíprocamente el mismo respeto, cortesía y consideración en cualquier parte del mundo en que se encuentren.

Así pues, la primera condición inherente a todo buque, es la de pertenecer a una nación conocida y para ello deberán llevar como distintivo sus colores nacionales, es decir su pabellón.

Siendo nuestro presente trabajo respecto al pabellón, resulta necesario conceptuarlo en los siguientes términos:

---

<sup>4</sup>Idem.

## 2.1. CONCEPTO DOCTRINAL.

Encontramos en primer lugar al autor Ignacio de Negrín que nos dice que "el pabellón es el signo característico y ostensible de la nacionalidad, específicamente y especialmente en las soledades del océano. Un buque que no perteneciese a Nación alguna que no arbolase los colores nacionales de ninguna potencia, será reputado como pirata".<sup>7</sup>

Al respecto Manuel Ossorio nos dice que "la bandera de cada país, con el contenido simbólico consiguiente y el efectivo de materializar la nacionalidad. Más en especial, en el comercio marítimo, es la que cada buque enarbola para expresar el Estado donde se encuentra matriculado, es la nación a que pertenecen los barcos mercantes."<sup>8</sup>, eso significa el pabellón para Manuel Ossorio.

Un concepto que nos pareció muy interesante fue el de Santiago Hernández de Yzal, que nos menciona que el pabellón "constituye la exteriorización de la nacionalidad. La bandera mercante está constituida por tres franjas horizontales, la segunda de doble ancho que las otras dos y de color rojo, los extremos igual a la media. Su tamaño está reglamentado; en cuanto a las banderas de uso de festividades y días de engalanado en puerto en la mar y

<sup>7</sup> NEGRIN, Ignacio de. *Tratado de Derecho Internacional Marítimo*. Impresores Viuda e Hijos de Abienzo. Segunda Edición. Madrid 1883. Pág. 221.

<sup>8</sup> *Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales*. Ossorio Manuel. Editorial Hellsta. S.R.L. Buenos Aires, Argentina 1990. Pág. 289.

en puerto en días ordinarios, y las de uso en cualquier día en caso de mal tiempo, también esta reglamentado. La bandera mercante no contiene escudo alguno y la de buques adscritos a la Reserva Naval contiene el escudo nacional en la faja gualda, con las iniciales RN, en azul de modo que el escudo se halle entre dichas dos letras".<sup>9</sup>

Para el diccionario jurídico Espasa el pabellón es "la bandera enarbolada por un buque, generalmente para indicar su nacionalidad. El pabellón se confunde entonces con la bandera nacional. Los Estados han adoptado así mismo algunos pabellones convencionales: el amarillo o de cuarentena y el blanco o de parlamento. Los almirantes también tienen pabellón distintivo con los colores nacionales."<sup>10</sup>

Encontramos a su vez que "el pabellón es la bandera nacional. En el comercio marítimo, bandera que enarbola cada buque para significar el Estado donde se encuentra matriculado. Nación a que pertenecen las naves mercantes. Patrocinio, protección que se dispensa, o a la que uno se acoge."<sup>11</sup>

De esta forma vemos como diversos autores conceptúan al pabellón, siendo lo

---

<sup>9</sup>HERNANDEZ Yzal, Santiago. Derecho Marítimo II. Editorial Cadi. Barcelona, España 1969. Pág. 323.

<sup>10</sup> Diccionario Jurídico Espasa. Espasa Calpe. Madrid 1992. Pág. 128.

<sup>11</sup> Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Editorial Porrúa. S.A. U.N.A.M. México 1992. Quinta Edición. Pág. 352.

suficientemente importantes como para mencionarlos en nuestro trabajo, dándonos de esta manera una visión más amplia de lo que para un Estado significa el pabellón.

## 2.2. CONCEPTO ETIMOLÓGICO.

En este apartado desprendemos el concepto etimológico que a nuestro juicio es el más completo e importante; Pabellón proviene "del latín Papilo-onis, que significa mariposa, de donde por comparación Tente, luego tenture, hasta llegar al sentido actual. El cual significa: Bandera, insignia o estandarte de tela ligera en la cual hay colores o marcas distintivas de una Nación, y que se izan en la parte de popa de los navíos."<sup>12</sup>

## 2.3. CONCEPTO JURÍDICO.

De acuerdo, y basándonos en el Código de la Ordenanza de la Armada tenemos que "Insignia se denomina a la bandera, cometa, gallardetón o gallardete con que se distinguen las graduaciones o dignidades de las personas que ejercen autoridad y mando efectivo en las Escuadras, Divisiones, Grupos o Buques. Las insignias permanecerán siempre izadas; en ningún caso

---

<sup>12</sup> Enciclopedia Universal Ilustrada Europea-Americana. Editor Espasa Calpe, S.A. Tomo XL. Madrid, España. Pág. 1282.

podrá haber dos en el mismo buque, debiendo arbolarse únicamente la superior, y sólo se pondrán a media asta en los casos prescritos en los honores fúnebres." <sup>13</sup>

#### 2.4. CONCEPTO PERSONAL.

En base a los conceptos mencionados, podemos a nuestro juicio englobar dentro del concepto que proponemos, varias situaciones y definiremos así: Pabellón es la bandera nacional de cada Nación la cual lleva consigo el poder y el respeto de ella al ir enarbolada en un buque, exteriorizando su nacionalidad y su matriculación, es decir es el estandarte distintivo de una nación.

Debido a esto, se hace imperiosa la necesidad de que un buque porte pabellón ya que con base en ello se podrá otorgar la nacionalidad a un individuo, tal y como lo señala nuestra Constitución en su artículo 30 fracción III; "A los que nazcan abordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes."

Por ello los buques mexicanos como lo estipula la Ley de Navegación y

---

<sup>13</sup> Ordenanza General de la Armada. Secretaría de Marina. Ediciones Aleneo, S.A. México 1977. Segunda Edición. Pág. 320.

Comercio Marítimos, " deben ser matriculados previamente a su abanderamiento, en alguna capitania de puerto del litoral en el que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud de su propietario o naviero. Se practicará vista de inspección naval como requisito previo para el abanderamiento", así lo menciona la Ley citada en su artículo 88; de esta manera quedará perfectamente comprobada la nacionalidad del buque.

El buque que porte con su respectivo pabellón, deberá también cumplir con que la tripulación sean nacionales de ese Estado, no quedando con ello la menor duda de la nacionalidad de ese buque.

Al ser el estandarte distintivo de una Nación, el pabellón nacional deberá ser enarbolado en el buque, y de acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos "los capitanes de los buques mexicanos están obligados a enarbolar el pabellón nacional tanto en la navegación como durante su permanencia en puerto, excepto cuando las circunstancias no lo permitan.

De este modo vemos la importancia del uso del pabellón, lleva inmerso en sus colores, infinidad de situaciones vitales para un Estado.

## DE LA ALTA MAR.

Hablar de la alta mar, resulta interesante al igual que importante es hablar de una zona libre, abierta y sin manifestación de soberanía por parte de ningún Estado, es decir; es aquel lugar oceánico fuera de las jurisdicciones nacionales

de cualquier nación, es la zona del conocido mar abierto, por donde puede transitar libremente cualquier embarcación, siendo considerada la alta mar por el Derecho Internacional como zona reservada para fines exclusivamente pacíficos; por ello resulta interesante conocer los conceptos que los diversos autores de Derecho Internacional dan a la alta mar.

### 2.5. CONCEPTO DOCTRINAL.

Tenemos en primer lugar al autor Manuel Ossorio que nos dice que "la alta mar es la parte o masa del mismo, más alejada de las costas, en términos jurídicos porción marina más allá de las aguas jurisdiccionales para la navegación, zona en que ya no se vislumbra la tierra, estimada entre unos 40 y 50 kilómetros."<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales. Editorial Hellasta, S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1990. Pág. 126.



También encontramos que Alta Mar" en derecho Marítimo, se llama así la gran mas de agua marina extraterritorial comprendida entre los litorales o jurisdiccionales de los distintos países. En la actualidad está universalmente reconocido el derecho general de surcarla libremente en todas direcciones, pescar en ella y extraer sus productos. Se dice que un buque esta en alta mar, para los efectos legales, fiscales, aduaneros, derecho de visita, etc., cuando se halla fuera de la zona de aguas territoriales, la cual no en todos puntos y países tienen igual amplitud; y en el uso marítimo común al hallarse la nave fuera de la vista de tierra, que generalmente puede decirse a unas treinta millas (unos 55 kilómetros) de la costa." <sup>15</sup>

Para el autor Horacio Guaglianone Alta Mar es "navegación marítima efectuada más allá de cierto grado de latitud y longitud fijado por la ley." <sup>16</sup>

Por otro lado Alta Mar es "la porción marítima que se extiende a partir de los límites jurisdiccionales que tienen los Estados en sus mares adyacentes." <sup>17</sup>

Encontramos a su vez un concepto que se nos hizo muy interesante, además de fácil y concreto y que dice: "Alta Mar es la parte del mar que esta a

---

<sup>15</sup> Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana. Editor Espasa Calpe, S.A. Tomo IV. Madrid, España. Pág. 931.

<sup>16</sup> GUAGLIANONE Aquiles, Horacio. Vocabulario Jurídico. Ediciones de Palma. Novena Edición. Buenos Aires, Argentina 1986. Pág.124.

<sup>17</sup> Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas. U.N.A.M, Editorial Puma, S.A. Quinta Edición. México 1992. Pág.142.

bastante distancia de la tierra." <sup>18</sup>

El autor Jorge Vargas nos da una acepción de Alta Mar con la cual coincidimos, ya que se nos hace de la más completas y dice "Alta Mar es el espacio marino libre de cualquier soberanía por parte de algún Estado, es el espacio oceánico que queda más allá del límite exterior de la faja marítima sobre la cual el Estado ribereño ejerce soberanía o bien proyecta sus competencias en forma exclusiva, según sea el caso. desde otro punta de vista, la alta mar es el área que ocupan las aguas suprayacentes que se encuentran sobre los fondos marinos y oceánicos situados fuera de las jurisdicciones nacionales." <sup>19</sup>

No debemos olvidar la importancia de la alta mar es realmente primordial dentro del Derecho Internacional, por ello como lo hemos podido observar, los diferentes doctrinarios, con sus diversos criterios nos han ampliado un poco más el panorama de lo que es el Alta Mar.

---

<sup>18</sup> Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana. Editor Espasa Calpe, S.A. Tomo XXXII. Madrid España. Pág. 1234.

<sup>19</sup> VARGAS A, Jorge. Terminología Sobre Derecho del Mar. Centro de Estudios y Sociales del Tercer Mundo. México 1979. Pág. 160.

## 2.6. CONCEPTO ETIMOLÓGICO.

Encontramos que la palabra Alta Mar, proviene del latín Alte-mare, "que significa masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la tierra y rodea los continentes."<sup>20</sup>

Derivando de ahí que la alta mar esta formada por: "todos los océanos o aguas exteriores a la tierra firme, hasta donde llega el límite del mar territorial de los estados ribereños."<sup>21</sup>

## 2.7. CONCEPTO JURÍDICO

Desprendemos este concepto de la Convención de Ginebra de 1958 sobre la alta mar, la cual jurídicamente la conceptúa "como la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado."<sup>22</sup>

No hay que olvidar que a partir de esta Convención, ganó muchísima terreno la figura de las doscientas millas náuticas debido a lo cual en la Tercera

<sup>20</sup> Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana. Editor Espasa Calpe, S.A. Tomo XXXII. Madrid España. Pág. 1234.

<sup>21</sup> NUÑEZ y Escalante, Roberto. Compendio de Derecho Internacional Público. Editorial Orión, México 1970. Pág. 350.

<sup>22</sup> Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas, U.N.A.M. Editorial Porrúa, S.A. Quinta Edición, México 1992. Pág. 146.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre derecho del mar, se designó técnicamente como Zona Económica exclusiva, por lo que el artículo 86 de la Convención antes mencionada se reconoce a esta zona dentro de las áreas jurisdiccionales de las naciones a partir de las cuales se iniciará la alta mar.

## 2.8. CONCEPTO PERSONAL.

De acuerdo al análisis que hemos hecho en las anteriores líneas, podemos decir que se entiende por Alta Mar, a la porción marítima que se encuentra afuera de cualquier límite marítimo jurisdiccional de un Estado, no estando sometida a ninguna manifestación de soberanía, y pudiendo navegar en ella libremente el buque de cualquier Estado, recordando siempre que deberá ser utilizada con fines pacíficos.

## CAPITULO TERCERO.

### SITUACIÓN JURÍDICA DE LA ALTA MAR.

3.1. GENERALIDADES SOBRE LA ALTA MAR.

3.2. REFERENCIA EN EL DERECHO ROMANO.

3.3. CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE ALTA MAR.

3.3.1. LIBERTAD DE LA ALTA MAR.

3.3.2. UTILIZACIÓN EXCLUSIVA DE LA ALTA MAR CON FINES PACÍFICOS.

3.3.3. ILEGITIMIDAD DE LAS REIVINDICACIONES DE SOBERANÍA SOBRE  
LA ALTA MAR.

## CAPITULO TERCERO.

### SITUACIÓN JURÍDICA DE LA ALTA MAR.

Para iniciar nuestro tercer capítulo, mencionaremos que los Estados, como sujetos por excelencia del Derecho Internacional, al llevar actividades dentro de sus propias zonas marítimas de jurisdicción nacional, en las de terceros Estados o en las zonas marinas de jurisdicción internacional, deben cumplir con los preceptos estipulados por las normas del Derecho del mar.

El mar constituye una frontera común para todos los Estados especialmente para los cerca de 120, de entre un total aproximado de 160 Estados actualmente, que tienen costas en algún lugar del mundo. El mar es medio de comunicación y de transporte, fuente de todo tipo de recursos naturales, especialmente alimenticios.

Es además, en cuanto proveedor de oxígeno, pulmón de todo lo viviente en el planeta. La raza humana lo somete a una infinidad de usos y abusos constantes.

Si a eso se añade que el mar comprende más de las dos terceras partes de la superficie del planeta, se puede comprender porque el Derecho del Mar es una disciplina dinámica, jurídica y de constante aplicación.

Para un país como México, el Derecho del Mar, tiene una importancia fundamental. Con 10,000 kilómetros de costas tanto en el Golfo de México como en el de California, en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, en cuyas aguas adyacentes se encuentran riquísimas concentraciones de recursos naturales, ni siquiera una docena de otros países gozan de tan privilegiada situación marina.

Por sus dimensiones, por su situación geográfica y por las riquezas que contienen, las zonas marítimas que se encuentran sujetas a algún tipo de jurisdicción mexicana registran una constante actividad ya sea por parte de los propios mexicanos o de personas físicas y jurídicas extranjeras. De ahí la necesidad de conocer la situación jurídica de la alta mar, siendo básicamente importante contar con un régimen que establezca, en forma clara y completa, el marco jurídico dentro del cual pueden darse las conductas en los mares mexicanos.

### 3.1. GENERALIDADES SOBRE LA CONDICIÓN JURÍDICA DE LA ALTA MAR.

Como ya lo hemos mencionado con anterioridad el mar cubre gran parte de la superficie de nuestro planeta desde tiempos remotos ha sido el lugar principal del cual los habitantes se han enriquecido y han tenido los recursos

necesarios para alimentarse y mantenerse por bastante tiempo, es por ello que el mar significa una poderosa arma para el Estado que tenga litorales, y con ello trata de protegerlo y de aprovecharlo lo más posible.

Situación por la que el mar y sobre todo la alta mar es considerada como zona libre para todos los Estados que naveguen en ella, y resulta por ello necesario conocerla a fondo y saber sus más remotos antecedentes.

### 3.2. REFERENCIA EN EL DERECHO ROMANO.

Ya desde el Derecho Romano, se discutía sobre la condición jurídica del mar, Ul piano consideraba que por naturaleza esta abierto al uso de todos; sin embargo en la época de los grandes descubrimientos, España y Portugal, sostuvieron que en virtud de las tierras descubiertas por ellos y de las posesiones adquiridas, los mares pertenecían a ellos. A lo que Inglaterra y Holanda se opusieron siempre, por lo que se proclamó que el mar era libre y no pertenecía a la soberanía de ningún Estado.

Por lo tanto "Vittoria fundándose en el jus communicationis proclamó la libertad de navegación, y así lo sostuvieron Suárez y Vázquez de Menchaca; Grocio escribió su tratado DE MARE LIBERUM, en tanto que Seiden en Inglaterra escribe el MARE CLAUSUM." <sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> VITTORIA, citado por NUÑEZ y Escalante, Roberto, Compendio de Derecho Internacional Público. Editorial Orión, México 1970. Pág. 349.



De esta manera "a pesar de la existencia de las más opuestas doctrinas sobre el mar y de las pretensiones de los Estados poderosos para dominar los mares, acabó por imponerse la práctica basada en las doctrinas de libertad de los mares."<sup>24</sup>

### 3.3. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA ALTA MAR.

Con el paso del tiempo, se dio el deseo de solucionar aún más, las cuestiones respecto al Derecho del Mar; con un sentido de comprensión y cooperación mutuas, logrando con esto la paz mundial.

Tomando en cuenta la gran importancia de las conferencias realizadas en Ginebra, Suiza; en 1958 y 1960, se concientiza el significado histórico de esta nueva convención; tratando principalmente un orden jurídico, tanto para mares como para océanos que facilite la comunicación internacional, el uso pacífico de la alta mar, su estudio, preservación y conservación de los recursos vivos, entre otros. Existiendo un especial interés para las necesidades de los países en desarrollo.

Asimismo, la ONU celebra la convención del alta mar en el año de 1970; siendo importante el querer desarrollar lo acordado en la Asamblea General de las Naciones Unidas de diciembre del mismo año, dicha Convención

---

<sup>24</sup>Idem.

declaró en esa ocasión como patrimonio común de la humanidad, entre otras cosas: la zona de los fondos marinos y oceánicos, su subsuelo fuera de los límites de jurisdicción nacional, y sus recursos; dando con ello un desarrollo progresivo al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación así como las relaciones amistosas entre todas las naciones.

Con esto se lleva a cabo propósitos y principios fundamentales de la Naciones Unidas siendo un organismo precursor de la paz y de la comunicación internacional.

### 3.3.1. LIBERTAD DE LA ALTA MAR.

De tales consideraciones, precisamente vemos la alta mar, como zona libre para todos y no perteneciente a ninguna soberanía, por lo tanto ya aceptada esta libertad, se siguió discutiendo sobre la condición jurídica de la alta mar, aún incluso hubo autores que trataron de sostener la teoría de que se trata de una res nullius, y otros muchos la han considerado como una res communis (cosa común), el mar no puede ser res nullius porque como tal "sería susceptible de apropiación por parte de los Estados, por tanto, debemos de reconocer que la naturaleza jurídica de el alta mar es el de un bien común de

dominio público internacional y de uso común.”<sup>25</sup>

De esta forma en nuestros días de conformidad con el Derecho Internacional del mar, la Alta Mar se caracteriza por las llamadas libertades que en ella tienen vigencia obteniendo con la Convención de Ginebra las siguientes cuatro libertades de la alta mar:

1. Libertad de navegación,
2. Libertad de pesca,
3. Libertad de tender cables y tuberías submarinas, y
4. Libertad de volar sobre la alta mar;

y así lo señala la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, añadiendo:

- a) Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas en el Derecho Internacional, y
- b) Libertad de investigación científica.

Siendo ejercidas estas libertades por todos los Estados, teniendo en cuenta los intereses de otras naciones en su ejercicio de la libertad de la alta mar y de los derechos dados en esta Convención con respecto a las actividades en la zona, estableciéndolo de esta manera en el artículo 87 de la Convención multicitada.

---

<sup>25</sup> *Ibidem*. Pág. 350.

### 3.3.2. UTILIZACIÓN EXCLUSIVA DE LA ALTA MAR CON FINES PACÍFICOS.

Partiendo de que el principio fundamental es que la alta mar es libre, lo que significa que no es propiedad de ningún Estado y que escapa a toda competencia territorial, ningún país podrá someter a la alta mar a su soberanía ni tampoco podrá apropiársela por medio de la violencia, ya que acontecería que se daría lugar a un conflicto internacional.

Por lo tanto admitido que la alta mar no es propiedad de nadie, ya que es una *res communis* (cosa común), quiere decir que los diferentes Estados solo ejercen en ella una competencia pacífica, de la cual deriva que la alta mar sólo podrá utilizarse con fines no violentos, siendo que en tal sentido, los barcos deberán enarbolar un pabellón mediante el cual sean identificados, dado que la nacionalidad viene indicada en el pabellón por lo que en ese pabellón se entenderá que dicha nación de la cual es ese buque es pacífica o no. De esta forma la legislación de cada Estado determina libremente las condiciones necesarias para que los navíos adquieran la nacionalidad o el derecho de la Ley del Pabellón. Y precisamente para ratificar tales entendidos, en el artículo 88 de la Convención de Ginebra; se ha decretado que la alta mar sólo podrá ser utilizada con fines pacíficos.

### 3.3.3. ILEGITIMIDAD DE LAS REIVINDICACIONES DE SOBERANÍA SOBRE LA ALTA MAR.

En este apartado partimos de que la alta mar considerada como un bien común, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

Si bien todos los Estados podrán hacer uso de la alta mar ya sea para:

1. Comercializar,
2. En caso de guerra o invasión,
3. Viajes turísticos, etc.

Jamás los Estados tendrán el derecho de apropiación de la alta mar que consideren cercana a su soberanía, de esta forma queda asentado en la Convención de Ginebra, así como en la Convención de las Naciones Unidas en su artículo 89. De esta manera Todos los buques tendrán derecho de navegación en la alta mar.

## CAPITULO CUARTO

### EL PABELLÓN Y EL BUQUE EN EL CAMPO JURÍDICO INTERNACIONAL E INTERNO.

#### 4.1. ESTRUCTURA JURÍDICA DEL PABELLÓN.

##### 4.1.1. DEBERES DEL ESTADO DEL PABELLÓN.

##### 4.1.2. CARACTERÍSTICAS EN EL USO DEL PABELLÓN.

#### 4.2. CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES.

##### 4.2.1. BUQUES MERCANTES.

##### 4.2.2. BARCOS PROPIEDAD DEL ESTADO.

## CAPITULO CUARTO

### EL PABELLÓN Y EL BUQUE EN EL CAMPO JURÍDICO INTERNACIONAL E INTERNO.

#### 4.1. ESTRUCTURA JURÍDICA DEL PABELLÓN.

Recordemos que el pabellón es el símbolo por excelencia de la nacionalidad, y debido a ello conlleva una serie de responsabilidades que como todo Estado al otorgar su pabellón se hace acreedor a ellas.

El Estado al ser un sujeto internacional debe reglamentar de acuerdo a su derecho interno las conductas que se darán por el hecho de otorgar su pabellón, dando con esto que no se dé un conflicto internacional; que bien pueden ser conductas violatorias que ataquen a personas, bienes o cualquier otro derecho de otro Estado.

Es por ello que el pabellón es de suma importancia en la vida de un buque, ya que el mismo requiere tener nacionalidad, entre otros muchos requisitos; por tal motivo el pabellón lleva inmerso en él deberes del Estado que lo otorga.

#### 4.1.1. DEBERES DEL ESTADO DEL PABELLÓN.

Como anteriormente lo habíamos señalado todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales; sobre los buques que enarbolan su pabellón.

Tenemos que todo Estado:

1. Debe mantener un registro de buques en el que consten los nombre y características de los buques que enarbolan su pabellón, salvo aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones; estén exentos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; así lo señala a Convención de Ginebra y así mismo por lo que hace a nuestro Derecho Interno, al respecto se indica en nuestra actual legislación, es decir la Ley de Navegación; que los buques mexicanos deben ser matriculados así como abanderados, cabe hacer notar que nuestra actual legislación no establece que la matriculación sea previa al abanderamiento, como anteriormente lo contemplaba la hoy derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos; sino que se entiende que es al mismo momento ya que dicho ordenamiento anterior señalaba expresamente en su artículo 88, que el buque mexicano debía ser matriculado previamente a su abanderamiento. A nuestro juicio creemos que es una simplificación de trámites, para que de esta manera se agilice el poder dar la nacionalidad mexicana a un buque.



Así mismo nuestro derecho interno señala a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para tener a su cargo el Registro Marítimo Nacional, inscribiéndose en el mismo, como una medida bastante aceptable, las embarcaciones extranjeras de empresas navieras mexicanas que sean de su propiedad o que legítimamente posean, esto mediante un Programa de Abanderamiento; siempre y cuando cumplan con todas las obligaciones y requisitos de incorporación de tripulación mexicana así como el compromiso de abanderamiento que se establezca en el reglamento respectivo.

En dicho Registro se inscribirán tal y como lo señala el Artículo 14, el cual a continuación transcribiremos textualmente:

"Artículo 14: La Secretaría tendrá a su cargo Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

- I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanas;
- II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o

corredor públicos;

III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;

IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;

V. Las embarcaciones extranjeras incorporadas al programa de abanderamiento;

VI. Los navieros y agentes navieros mexicanos así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda; y

VII. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en los que le fueren favorables. No requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el

reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo."

2. Así mismo el estado ejercerá su jurisdicción de acuerdo con su Derecho Interno, sobre todo buque que enarbole su pabellón y también sobre el capitán, oficiales y tripulación; en lo que concierne a cuestiones legales, administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

A lo que respecta en este apartado, nuestro Derecho Interno señala en nuestra Ley de Navegación, precisamente en su artículo cuarto dice:

"Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos

estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aún cuando se encuentren sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana."

Con relación a la tripulación, nuestro derecho interno, señala y dispone que tanto el capitán, patronos, piloto navales, maquinistas navales, operarios navales y cualquier persona que tripule cualquier embarcación deberá ser mexicano por nacimiento, siendo en número y en capacitación capaz de garantizar la seguridad tanto de la embarcación como de la navegación.

El capitán será a bordo del buque la primer autoridad, y todas las personas a bordo estarán bajo su mando, cuando se encuentren en alta mar o bien en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas y del naviero o propietario; siendo responsable de los actos jurídicos que realice, así como de sus pasajeros, tripulación, y cargamento, teniendo que demostrar el capitán tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando en su embarcación, y también en el caso de que aún no se encuentre

a bordo.

En efecto el rigor de nuestra ley cae en esos barcos, por el simple hecho de portar nuestra bandera.

3. También todo Estado destinará las medidas necesarias con los buques que enarbolan su pabellón, para garantizar la seguridad en el mar, en relación a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegación de los buques,
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y capacitación de la tripulación; conforme a las disposiciones internacionales.
- c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

En relación a esto, nuestro Derecho Interno señala que compete a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establecer los sistemas de educación, capacitación y seguridad para adiestrar al personal de mando, oficialidad, subalternos y marinería que se requiera en las embarcaciones mercantes nacionales.

Por lo tanto dicha Secretaría podrá entre muchas otras cosas abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, así como también llevar el Registro Público Marítimo; en materia de seguridad, principalmente; Inspeccionar y certificar que tanto los artefactos navales así como las embarcaciones cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la mencionada Secretaría y las que establezcan también los Tratados Internacionales; para además de tratar la seguridad de las embarcaciones prever la contaminación el salvamento y auxilio en aguas de jurisdicción mexicana.

Así pues el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales.

Para el caso de abordajes, nuestra Ley de Navegación señala que todos los casos que llegaren a darse se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de determinadas Reglas en materia d Abordaje, sin perjuicio del derecho que se tiene para limitar la responsabilidad establecida en la mencionada Ley de Navegación.

4. De esta manera, estas medidas incluirán las necesarias para salvaguardar:

a) Que cada buque, antes de su matriculación de registro y tiempo

después de ella, sea examinado por un inspector de buques.

- b) Todo buque deberá estar a cargo de un capitán y de oficiales clasificados en experiencia marítima, navegación, comunicaciones y maquinaria naval; así como el número de tripulantes apropiado para el tipo, tamaño, máquinas y equipo del buque;
- c) Que tanto el capitán, los oficiales y tripulación conozcan los reglamentos internacionales en lo que respecta a la seguridad de la vida en el mar, así mismo prevención de abordajes, contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se regulaba que los buques serían inspeccionados periódicamente siendo que dicha inspección se practicaba:

1. Previo al abanderamiento,
2. Al expirar la vigencia de los certificados de seguridad,
3. Cuando entre a dique o varadero,
4. Cuando sufra reparaciones o modificaciones de importancia el buque en un casco, cubierta, máquinas o demás partes principales.
5. Cuando sufra accidentes,
6. Cuando lo soliciten fundamentalmente, a juicio de la autoridad marítima el cónsul de la Nación que sea el buque; en el caso de que

sea extranjero,

- 7. A solicitud por parte del capitán o del jefe de máquinas al tomar el mando o al hacerse cargo de las máquinas, según sea el caso,
- 8. Cuando exista un requerimiento judicial, y
- 9. Cuando así lo considere conveniente o necesario la Secretaría de Marina.

Estas disposiciones fueron derogadas por la actual Ley de Navegación; siendo el caso que precisamente las disposiciones actuales no contemplan tales supuestos, lo que nos parece indebido ya que la inspección a que se refería la anterior ley, era de suma importancia para otorgar mayor seguridad tanto jurídica como materialmente; por lo tanto el no contemplar en las normas vigentes tal situación, crea un estado de inseguridad.

- 5. Todo Estado deberá hacer lo necesario para garantizar la observancia de las reglamentaciones indicadas.

Nuestro Derecho Interno se apoya además de la Ley de Navegación, en diversas disposiciones legal, así como en sus respectivos reglamentos, como son la Ley de Puertos, Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, así como el reglamento del Padrón de abanderamiento mexicano.



6. De esta forma aquel estado que tenga motivos fundados para estimar que nos se ha ejercitado la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque, podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, ese Estado investigará el caso y, de ser procedente; tomará las medidas necesarias para corregir dicha situación.

En nuestro Derecho Interno, como ya lo habíamos mencionado con anterioridad; la suprema autoridad marítima es el Ejecutivo Federal por lo que a través de la Secretaría de Marina solucionará cualquier controversia que pudiera darse.

7. Cada Estado realizará una investigación a la persona o personas relacionadas con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente que llegare a darse en alta mar y en el cual se haya visto involucrado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves; nacionales de otro Estado o al medio marino.

Por lo tanto el Estado del Pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de investigaciones en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Y como ya lo habíamos mencionado en anteriores párrafos nuestro Derecho Interno prevé a su vez medidas de seguridad en todo lo relativo al mar.

Así pues, la Ley de navegación señala que medidas tomará en cuenta nuestro país para regular todo este tipo de situaciones y a falta de ella y sus reglamentos, a los Tratados Internacionales vigentes ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

1. Las Leyes Generales de Bienes Nacionales, Federal de Mar y de Puertos;
2. Código de Comercio;
3. Código Civil para el Distrito Federal en materia Común, y para toda la República en materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles;
4. Los usos y costumbres marítimas internacionales.

#### 4.1.2. CARACTERÍSTICAS EN EL USO DEL PABELLÓN.

Para iniciar este apartado comenzaremos por señalar lo que se entiende por bandera o pabellón, que si bien ya ha quedado conceptualizado con anterioridad, volveremos a dar un pequeña referencia.

El pabellón o bandera es la insignia compuesta de un pedazo de tela, por lo común de tafetán o de seda, aunque también puede ser de lona, y hasta de lienzo; de forma generalmente rectangular asegurado por uno de sus lados en un soporte que recibe el nombre de asta.

La bandera o pabellón en su más alta significación es símbolo de nacionalidad

pabellón de la nación al que pertenezca dicho buque.

Para comunicarse unos barcos con otros, todos llevan banderas o pabellones de señales, de diferente formas y colores.

Lo más usuales son:

1. La *cuadra* o rectangular
2. La *cometa*, es decir, bandera de dos puntos,
3. El *gallardete*, que es largo; estrecho y terminado en punta, es decir triangular.

Entre estos signos convencionales son muy importantes los del Código Internacional de Señales, en el cual dentro de su alfabeto; éste esta representado por banderas, cada una corresponde a una letra y agrupadas forman palabras.

Sin embargo hay banderas que tienen por sí solas una significación propia, como son por ejemplo la amarilla o de cuarentena, la blanca de paz, etc.

Existe un abandera muy importante que es la correspondiente a la letra P, en el Código Internacional, izada en el tope del trinquete significa que el barco esta dispuesto a hacerse a la mar; el pabellón, o sea el gallardete de los colores patrios significa que ese buque regresa a su país.

la formación de su orden de batalla.

De entre sus características señalaremos que la bandera o pabellón de guerra es la que se enarbola y figura en los buques de guerra, en los edificios de Estado y en las plazas.

La bandera o Pabellón tiene en la marina de guerra el mismo simbolismo y la misma alta estimación que la que tiene en el ejército; en la marina mercante es únicamente el signo que da a conocer la nacionalidad del barco.

Los barcos suelen llevar además de el pabellón nacional, el pabellón peculiar de la casa armadora, por lo que hay insignias especiales para dar a conocer la presencia en el Barco del Rey o Jefe de Estado, de los altos dignatarios y de los jefes superiores de la armada y del ejército.

Casi siempre, por regla general, en alta mar los buques de guerra no suelen llevar el pabellón o bandera para evitar que este se deteriore, pero lo izan cuando aparecen otros barcos a la vista.

Los mercantes están obligados a izar la bandera o pabellón nacional al avistarse con uno de guerra, y tanto unos como otros tienen el deber de hacerlo cuando pasan por delante de una fortaleza o edificio, donde ondee el

Así mismo, tanto los barcos de guerra como los mercantes se empavesan en ocasiones solemnes, es decir, se engalanan con toda su provisión de banderas; una empavesada es el conjunto de banderas y gallardetes consistentes en una faja de paño azul o encarnado con franjas blancas, que sirve para adornar las bordas y cofas de los buques y para cubrir los asientos de popa en las falúas y botes, una falúa es una embarcación menor. Por lo que en esas ocasiones solemnes que mencionábamos las banderas se sujetan a cuerdas dispuestas para este objeto, por ejemplo los barcos de nacionalidad germánica se empavesan a lo largo, es decir la cuerda de las banderas se tiende desde la popa a los toques de los mástiles y desde estos al botaión de proa; los barcos latinos por el contrario, lo mismo que los esclavos, empavesan transversalmente, esto es, cada mástil tiene su cuerda, que va de borda a borda, hasta llegar al tope.

Para que estas partes del buque queden más claras explicaremos a continuación las más usuales.

La popa "es la parte posterior de la nave, donde se coloca el timón y las hélices y estaban las cámaras o habitaciones principales; de popa a proa significa entera o totalmente."<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Nueva Diccionario Ilustrada O.E.S.S.A. de la Lengua Castellana. Editorial Ramón Sopena, S.A. Segunda Edición. Barcelona, España 1972. Pág. 800.

y representación genuina de la patria.

En el ejército, además la bandera o pabellón simboliza la lealtad a la misma, y es al mismo tiempo preciado emblema de las virtudes militares del cuerpo al que pertenece.

Pero no sólo hay banderas o pabellones nacionales, hay también reales, regionales y locales, también las hay de corporaciones, sociedades y cofradías; hay además banderas o pabellones para transmitir señales, órdenes y por lo tanto banderas o pabellones se designan también los lienzos de colores con que se empavesan los barcos y se adoman las calles en días de regocijos públicos.

Por citar unos ejemplos, mencionaremos; la bandera o pabellón a media asta, que significa que la misma no se iza hasta el tope del asta en señal de luto; Pabellón o Bandera de Paz, que es la que se enarboia como señal de querer tratar un convenio o pedir la paz, regularmente es blanca; el Pabellón o bandera Nacional, es la que sirve de distintivo a una nación.

De tal forma un pedazo de tela sujeto a un soporte, y muy visible por su color o su forma, sirvió desde la más remota antigüedad a los pueblos en sus empresas guerreras ya fueran por tierra o por mar, junto con otros signos menos importantes, para distinguir entre sí las diferentes fracciones del ejército y para

La proa "es la parte delantera de la embarcación, con la cual corta las aguas".

27

La borda "canto superior del costado del buque, lado de la nave".<sup>28</sup>

De esta manera vemos de forma muy explicativa cuales son las características que se presentan en el uso del pabellón, y podemos darnos cuenta que dependiendo el país este uso tiene ciertas variaciones, pero siempre imperando las normas del Derecho Internacional.

#### 4.2. CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES.

Comenzaremos por mencionar que todos los buques necesitan tener nacionalidad, por todos los efectos que conlleva tal situación por lo que el uso del pabellón le proporciona estar amparado y protegido por las leyes y autoridades del país que le proporcionó dicho pabellón, estando ese buque navegando aún en aguas extranjeras, pues el buque se considera con fundamento, como una extensión del territorio nacional.

Primeramente pasaremos a dar la definición de buque; y diremos que buque

---

<sup>27</sup> Ibidem. Pág. 813.

<sup>28</sup> Ibidem. Pág. 183.

designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser empleadas como medios de transporte sobre el agua.

Así pues iniciaremos nuestra clasificación mencionando a los Barcos Mercantes; cuyo característica esencial es el de estar equipado y manejando exclusivamente por personas y capital particular; la marina mercante resulta semejante al establecimiento y funcionamiento de las sociedades mercantiles ya que tienen en común denominador: el comercio.

Para cualquier Estado la Marina Mercante tiene una gran significación en los fines políticos, es decir es de suma importancia; mientras más rico es un país mayor apoyo debe prestarle a su marina mercante; ya que con ello fomenta a las industrias, lo que se traduce en poderío y fuerza para una Nación.

Por ejemplo citaremos que cuando un país considera proporcionar materiales a un astillero; se necesita una gran cantidad de hierro, así como de otros materiales como son maderas, etc., con lo que se da vida a las industrias mineras y a diversas ramas del comercio que produzcan lo necesario para la construcción de un buque; con lo que vemos que se fomenta y se impulsa a las diversas industrias de ese país.



Por otro lado los barcos al navegar por los diferentes mares del mundo, comercian con las materias primas tan necesarias para todo país, impulsando así sus propias industrias; incrementando su riqueza nacional..

Además con los buques se propicia el transporte de personas, logrando con esto incentivar en algunas gentes el amor al mar, con lo que se logra que se dediquen a la Marina Mercante de su país.

Es por ello que hasta mediados del siglo XX el medio más adecuado para transportar personas y cosas, es la Marina Mercante; siendo además un poco más económico que los demás medios de transporte.

#### 4.2.1. CLASIFICACIÓN DE LOS BARCOS MERCANTES.

I. De acuerdo al servicio que prestan.

1. De pasaje,
2. De carga,
3. De carga y pasaje (mixtos),
4. Buques-tanques,
5. Dragas,
6. Salvavidas,
7. Guardafaros,

8. Contraincendios,
9. Pesca,
10. Remolcadores, y
11. Servicio de paso.

II. Según el medio de propulsión.

1. De remo,
2. De vela,
3. Sistema mecánico
  - a) Vapor y turboeléctrico,
  - b) Moto-eléctricos, y
  - c) Combustión interna.

III. Según el material empleado en su construcción.

1. De madera,
2. De hierro,
3. De madera y hierro, y
4. De cemento (cisternas).

Nuestra Marina Mercante Mexicana las clasifica así:

- I. Respecto al medio de propulsión.
  1. Mecánica,

2. De veta,
  3. De remo, y
  4. Sin sistema de propulsión definida.
- II. Respecto a su tráfico.
1. De altura,
  2. De cabotaje, y
  - 3- De pesca interior.
- III. Respecto a la navegación a que se dedica.
1. De altura,
  2. Costera,
  3. Navegación interior, y
  4. Fijas y cuerpos flotantes en el interior del cuerpo.
- IV. Respecto a su transporte.
1. De pasajeros,
  2. De carga,
  3. De pasajeros y carga (mixtos), y
  4. De pesca comercial.
- V. Según otras finalidades.
1. Remolcadores,
  2. De salvamento entre las costas,

3. Dedicados a trabajos o estudios científicos,
4. Para tender cables submarinos,
5. De industrias a bordo,
6. Dragas,
7. Cabrias, grúas, martinets,
8. Cisternas,
9. Campanas hidráulicas,
10. Pontones, y
11. Tablas deslizadoras.

Todo esto lo encontramos reglamentado en el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, del 30 de abril de 1946, publicado en el Diario Oficial del 2 de agosto de 1946.

Asimismo los Barcos de Recreo se clasifican en dos ramas:

1. De recreo, para fines deportivos, y
2. Los dedicados a operaciones científicas.

La finalidad de estos barcos es fomentar el turismo, así como realizar toda clase de operaciones científicas en el mar, como pueden ser el estudio de las corrientes marinas y fauna marina en general, pesca, caza de aves marinas, etc.

Por lo tanto los yates pueden servir para fines de turismo o exploraciones científicas; y los barcos llamados Fenys tanto pueden dar servicio de turismo como también de carga o servicio de paso.

#### 4.2.2. BARCOS PROPIEDAD DEL ESTADO.

Así pues, los barcos propiedad del Estado son los de guerra o militares, los de cables, dragas, faros, etc.; así como los destinados a transportar pasajeros o carga en lugares en donde se requiere este servicio, y los barcos dispuestos a satisfacer las necesidades del propio Estado, un ejemplo muy importante son en nuestro país los buques-tanques petroleros.

Y por lo tanto los barcos propiedad particular, son los barcos mercantes y los de recreo que ya mencionamos con anterioridad.

Y así lo ratifica la Ley de Navegación, al mencionar como se había dicho anteriormente, que todas las embarcaciones mexicanas estarán sujetas a la legislación mexicana, así como las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas se someterán al cumplimiento de la legislación mexicana. Este ordenamiento legal para matricular las embarcaciones las clasifica en:

- I. Por su uso:
  - I. Transporte de pasajeros,

2. Transporte de carga,
3. Pesca,
4. Recreo y deportivas,
5. Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública, y
6. Artefactos navales.

II. Por sus dimensiones:

1. Buque o embarcación mayor: embarcación de 500 unidades de arqueado bruto o mayor, que reúna las condiciones y requisitos necesarios para navegar, y
2. Embarcación menor: las menos de 500 unidades de arqueado bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida de arqueado.

## **CAPITULO QUINTO.**

### **SOBRE LA MATRICULACIÓN Y ABANDERAMIENTO DEL BUQUE.**

**5.1. LA MATRICULA.**

**5.2. EL ABANDERAMIENTO.**

**5.3. ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE EMBARCACIONES.**

**5.4. EFECTOS DE LA MATRICULA Y EL ABANDERAMIENTO.**

## CAPITULO QUINTO.

### SOBRE LA MATRICULACIÓN Y ABANDERAMIENTO DEL BUQUE.

Desde tiempos remotos tanto el abanderamiento como la matrícula de un buque es de suma importancia debido a lo que significa para un navío, por lo que en su concepto mas primario matricular significa: inscripción en algún registro de una persona o cosa con el número que se le atribuye para facilitar su identificación; es también el documento o registro en que se acredita esta inscripción. En el aspecto jurídico y en específico en nuestro presente tema, matricular significa: inscribir las embarcaciones mercantes nacionales en el distrito marítimo al que pertenece.

Podemos decir también que matrícula es la lista o catálogo de los nombres de las personas que se asientan para un fin determinado por leyes o reglamentos; de la misma manera matrícula de mar, es el alistamiento de marineros y de más gente de mar, que se hace para el servicio de la Armada y el ejercicio de las profesiones marineras; por ello es de gran importancia para un buque tener matrícula además de ser un requisito básico para la navegación lícita del mismo.

Tal necesidad radica precisamente a que como se ha visto en el presente



trabajo los buques no solamente navegarán en aguas territoriales del Estado del cual son nacionales, sino que; por comunicación y desarrollo de las relaciones internacionales cubrirán rutas marítimas que salgan de dicho espacio territorial para así llegar al espacio denominado ALTA MAR, en el cual cabe recordar que al ser zona libre internacional, ningún Estado puede ejercer soberanía nacional, de ahí la importancia de que todo buque se encuentre matriculado y abanderado como nacional de un país, dado que esto lo ubicará en un entorno legal sobre su nacionalidad; y luego entonces se deberá ajustar a las normas de derecho de dicho Estado, aún encontrándose en alta mar; y además, los demás Estados no quedarán en indefensión alguna respecto de dicho así como los actos que en él se realicen, dado que conociendo su matrícula y abanderamiento; podrán dirigirse al Estado del cual sea nacional para reclamar legalmente cualquier supuesto.

Abanderar significa; proveer a un buque de los documentos que acreditan su bandera, asimismo es inscribir un buque extranjero en la matrícula de un Estado.

En la Convención de Alta Mar ratificada por México, en 1965; se establece que los buques tienen la nacionalidad cuya bandera estén autorizados a enarbolar y cada Estado establecerá los requisitos para que puedan ser inscritos en sus registros y derecho a enarbolar su bandera, por lo que cada Estado expedirá

los documentos procedentes.

Dicha Convención señala que el abanderamiento es definitivo cuando lo hace el capitán del puerto de matrícula de la embarcación.

### 5.1. LA MATRICULA.

Como ya lo habíamos mencionado y citado con anterioridad, la matrícula es indispensable para un buque; oficial y correctamente debería llamarse Inscripción de Embarcaciones, pero la costumbre adquirida desde hace muchos años atrás; hace que se siga llamando matrícula hasta en documentos oficiales.

La matrícula de buques es la lista de los mismos según la clase de navegación a que se dediquen, se lleva a cabo en las capitánías de puerto; la inscripción del buque en la matrícula es necesaria para que disfrute de la protección de las leyes y del gobierno que los matriculó.

Cabe mencionar que nuestra Legislación no da un concepto de matrícula, lo que nos hace suponer una inmensa laguna de la Ley, que más adelante comentaremos con mayor amplitud.

Algunas corrientes de la doctrina dicen que el nombre correcto debe ser inscripción de embarcaciones, como ya lo habíamos mencionado, en lugar de llamarle matrícula, sin embargo en nuestra ley, tan sólo se llama matrícula, no se apega a la llamada inscripción, ya que el título Segundo llamado "De la Marina Mercante", en su capítulo Primero de la multicitada Ley de Navegación, tan sólo lo titula Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones.

Por ello constatamos una vez más, que el uso y la costumbre ha logrado que se le siga conociendo a dicha inscripción, como Matrícula.

Ante la omisión que encontramos en nuestra legislación al no encontrar un concepto, acudimos a la Jurisprudencia, no encontrando ningún concepto de la misma.

## 5.2. EL ABANDERAMIENTO.

Nuestra Legislación cae nuevamente en la omisión, ya que no conceptúa tampoco al abanderamiento. Por lo tanto, basándose en la doctrina diremos que el abanderamiento es la autorización que concede un estado para enarbolar el pabellón Nacional a través de una declaración del capitán de puerto o bien por el cónsul mexicano diciendo y estableciendo en dicha declaración que ese buque es de Nacionalidad Mexicana, seguida de una

ceremonia en la cuál el capitán de puerto o el cónsul izan la Bandera Nacional, levantando a su vez una acta que suscriben las personas que asistieron a dicho acto.

En su aspecto más primario podemos decir que abanderar es, matricular bajo la bandera de un Estado a un buque.

### 5.3. ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE EMBARCACIONES.

Como se ha citado la Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 04 de enero de 1994, señala en su Artículo Noveno lo siguiente:

"Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo.

La embarcación o artefactos navales se inscribirá en el Registro Marítimo Nacional y se le expedirá el "Certificado de Matrícula", cuyo original deberá permanecer abordo como documento probatorio de su nacionalidad

mexicana.

Para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

I. Por su uso:

a) De transporte de pasajeros;

b) De transporte de carga;

c) De pesca;

d) De recreo y deportivas;

e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otros no comprendidas en los incisos anteriores; y

f) Artefactos navales.

II. Por sus dimensiones, en:

a) Buque o embarcación mayor: toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor que reúna las condiciones necesarias para navegar; y

b) Embarcaciones menor: La de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quinientos metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo."

Como podemos darnos cuenta, la clasificación a la que hace mención este

artículo, ya la habíamos referido con anterioridad; siendo importante a nuestro punto de vista, transcribir este artículo de nuestra Ley de Navegación, para ratificar lo escasa que nuestra legislación al tocar el punto que nos concierne en este apartado. Creemos que es realmente una laguna de la ley el no dar una definición clara y existente de lo que es la matrícula y de lo que podemos entender por abanderamiento, recordemos que ni la hoy derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos daba un concepto de nuestras figuras en estudio, por lo que nos atrevemos a decir que existe una gran laguna en la ley al respecto. Nuestra actual ley solamente señala que podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanas embarcaciones y artefactos navales las personas físicas mexicanas o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, cabe mencionar que conforme a la Ley de Nacionalidad en su artículo noveno, son personas morales de nacionalidad mexicana, las que constituyan conforme a las leyes de la República y tenga en ella su domicilio legal, ya sea que dichas embarcaciones sean de su propiedad o están en su posesión a través de contrato de fletamento a casco desnudo.

El fletamento o arrendamiento a casco desnudo, es cuando el fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete, así mismo el flete asume algunas responsabilidades así como

el contrato puede pactar la opción de compra, entre otras cosas.

Por fletante entenderemos a aquella persona que se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad; y por fletador entenderemos a aquella persona que se compromete al pago de una cantidad por dicha embarcación denominada flete.

De la misma manera a solicitud del propietario o naviero, la autoridad marítima podrá abanderar una embarcación, expidiendo un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula.

Para quedar más comprensible, entenderemos por pasavante, aquél documento que da un cónsul a un buque mercante adquirido en el extranjero. Estando en el extranjero tendrá dicha facultad la autoridad consular mexicana. Creemos que después de explicado esto, podemos considerar que aquél buque que no tiene matrícula, que no tiene bandera o que navegue con bandera o pabellón falso, se asumirá que su actividad es irregular; y si además comete infracciones, se tomará en barco Pirata, entendiéndose este concepto como barco susceptible de contraer todo tipo de sanciones; tanto por el Derecho Interno del Estado que sufran algún daño, como también por el Derecho Internacional. desprendemos por lo tanto que es consecuencia del abanderamiento y de la matrícula el vincular al buque y a su tripulación a la esfera de derechos y obligaciones legales tanto del derecho Interno como del

Internacional.

Así pues, volviendo a nuestro Derecho Interno, el Certificado de Matrícula que otorga nuestro país también puede perderse si se incurre en ciertas situaciones, nuestra Ley de Navegación en su artículo décimo tercero nos lo menciona:

"El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida, y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

- I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;
- III. Por su destrucción o pérdida total;
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones deportivas para uso particular;
- V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
- VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;



VII. Por resolución judicial;

VIII. Por dimisión de Bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando este cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales; y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes."

Con esta amplia explicación que nos da la Ley de las faltas por la cuales se pierde el Certificado de Matrícula, damos por terminado este apartado.

#### 5.4. EFECTOS DE LA MATRICULA Y EL ABANDERAMIENTO.

Ha lo largo de nuestro análisis llegamos a la conclusión de que tanto el abanderamiento como la matrícula produce grandes efectos en un buque así como en su tripulación, proporcionando un sin números de derechos; como lo son:

- a) Otorgar la nacionalidad a un buque;
- b) Dar protección, seguridad y confianza por parte del estado

que otorga la nacionalidad;

- c) Identificación internacional como Nacional del país del cual ostenta su pabellón.
- d) Seguridad tanto para el naviero o propietario, así como para la tripulación por medio de la autoridad marítima del Estado del cual el buque ostenta su pabellón.
- e) Identificación plena como sujeto del Derecho Internacional por el hecho de tener una nacionalidad definida.

Entre otros, estos efectos a nuestro juicio son los más relevantes quedando comprendido todo lo que implica para un buque el poseer matrícula y el estar abanderado como nacional de un Estado.

Figuras jurídicas que aunadas a la alta mar, tienen un papel muy relevante dentro del Derecho Internacional Público, y en específico en el Derecho Marítimo; ya que son determinantes para el aprovechamiento, uso y explotación de los recursos naturales situados en los mares que conforman nuestro mundo, y que por ello consideramos de gran interés en este trabajo el haber intentado humildemente analizarlos y desarrollarlos, dado que como se mencionó nuestra legislación resulta escasa, oscura, quedando lagunas jurídicas; y así mismo la doctrina no es abundante al respecto.

Por lo que toca al contenido del Derecho Internacional, tampoco resulta basto

y es por ello que como estudiantes del derechos se dificulta el aprendizaje de estas figuras, motivos por los cuales entre otros y dado nuestro interés a la materia, es que hemos realizado el presente trabajo que tiene como fin el proporcionar algo más a nuestra extensa y hermosa ciencia del Derecho.

Es importante hacer notar la escasez bibliográfica con la que tuvimos que enfrentarnos para nuestra investigación, ya que es increíble que viviendo en un territorio pleno de espacios marinos, no exista la suficiente reglamentación; ya recordemos que el territorio nacional comprende a su vez todos los litorales existentes en el mismo, somos por ello un País rico en recursos naturales.

De tal manera es importante la reglamentación de figuras tan trascendentes como lo es la matrícula y el abanderamiento de los buques son el principal medio que utiliza los océanos, éstos tienen que ver directamente con una parte básica de riqueza natural de nuestro país, EL MAR.

La historia del hombre mismo se basa la lucha del mar y el hombre, el hombre siempre ha querido dominar a la naturaleza y por esa misma situación se requiere que existan medios legales que controlen tal situación; el mar será hoy por hoy la principal fuente de recursos de un país, es además de medio de transporte, una insuperable cadena de subsistencia.

Es por ello que un país, que como el nuestro cuenta con inmensos litorales debe contar con una correcta reglamentación del abanderamiento y de la matrícula de los buques, ya que en base a nuestros estudios se requiere una legislación conducente al respecto, que como hemos podido ver a la fecha es deficiente.

No debemos olvidar que nuestro principal patrimonio es la naturaleza y para conservarla necesitamos de legislaciones bien encaminadas y sobre todo que abarquen todos los puntos que los estudiosos del derecho hacen notar con sus constantes investigaciones jurídicas.

Deseamos que este trabajo inquite el ímpetu de aprendizaje de todos aquéllos que como nosotros amamos todo lo bello que la naturaleza nos aporta, y algo realmente majestuoso y hermoso que tenemos y debemos conservar es precisamente "EL MAR".

## CONCLUSIONES

1. Respecto a la alta mar, encontramos que es un concepto nuevo ya que sus vestigios se remontan a partir de la Convención de Ginebra de 1958.
2. La Alta Mar es completamente libre y autónoma, por lo que no es susceptible de apropiación ni de soberanía alguna, por lo tanto existe la libertad de navegación de buques sea cual fuere su nacionalidad.
3. Los Estados situados justo entre el mar y el estado sin litoral deberán siempre dar acceso a este último para transitar por dicho mar.
4. La Alta Mar es por lo tanto; el espacio marino que queda más allá de los límites de soberanía de cualquier Estado sin litoral.
5. La Alta Mar sólo podrá utilizarse con fines pacíficos.
6. Las libertades de la Alta Mar son:  
Libertad de Navegación,  
Libertad de Pesca,  
Libertad de tender cables y tuberías submarinas, y  
Libertad de volar sobre la alta mar.

7. El buque es toda embarcación empleada como medio de transportas sobre el agua.
8. Es indispensable que un buque esté abanderado y matriculado para que al momento de su navegación se encuentre ajustado a las normas de Derecho tanto internas como internacionales.
9. Todos los buques deben contar con una nacionalidad, misma que obtienen al portar el pabellón distintivo de dicha nacionalidad.
10. La suprema autoridad marítima es el Ejecutivo Federal.
11. La primera autoridad a bordo del buque será el capitán del buque.
12. Constitucionalmente, toda persona que tripule una embarcación mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.
13. El pabellón es el signo inequívoco, característico y ostensible de la nacionalidad, pabellón es sinónimo de Bandera, por ende insignia o estandarte.

14. Todo buque deberá inscribirse en un Registro para que pueda ostentar legalmente el pabellón del Estado que le otorgó su nacionalidad.
15. Todo Estado debe mantener un registro de buques, en el cual consten los nombres y características de los buques que enarboles su pabellón.
16. El Registro Marítimo Nacional estará a cargo de nuestro Derecho Mexicano por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
17. Los buques solamente podrán navegar legalmente con el pabellón de un sólo Estado.
18. Uno de los efectos jurídicos más importantes de la obtención de la nacionalidad de un Estado al buque, con todos los derechos de amparo y protección de las leyes de ese Estado, es decir la seguridad que tiene ese buque de ser defendido por el Estado-otorgante del pabellón.
19. El buque forma parte del territorio del Estado del cual ostenta su pabellón, se entiende por lo tanto que el buque es una extensión de su territorio.
20. La matrícula y el abanderamiento son importantes ya que el buque no sólo navegará por aguas territoriales y por lo tanto con dichas figuras jurídicas

se logra un total identificación como nacional del Estado del cuál porta el pabellón.

21. La Ley de Navegación, así como la hoy derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, presentan una gran deficiencia al no contemplar ni el concepto de matrícula ni el de abanderamiento, siendo a nuestro criterio una laguna enorme, ya que dichos conceptos son parte estructural del Derecho Marítimo.

22. Consideramos que en la Ley de Navegación debería incluirse como concepto de abanderamiento, aquel acto jurídico mediante el cuál un Estado proporciona el uso de su pabellón a un buque y con lo cual le confiere su nacionalidad.

23. Así mismo consideramos que también debería existir un concepto de matrícula, al cual definiríamos diciendo que es aquel acto jurídico por medio del cual se inscribe a un buque en un registro, con el fin de que dicho buque se encuentra amparado por las leyes de su Estado cuando se encuentre navegando en aguas extranjeras y no queda la duda de su nacionalidad, y aún cuando navegando en aguas nacionales se presentará alguna anomalía.

24. En nuestro Derecho Interno la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad facultada para abanderar y matricular las embarcaciones navales.



## BIBLIOGRAFIA

ARELLANO García, Carlos. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, S.A. México, 1983.

BARRERA Graf, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S.A. Segunda Edición. México, 1991.

CERVANTES Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero, S.A. México, 1989.

CAMARGO Pablo, Pedro. Tratado de Derecho Internacional. Tomo I, Editorial Temis. México, 1983

DE Azcárraga, José Luis. Derecho Internacional Marítimo. Ediciones Ariel. Barcelona, España, 1970.

GOMEZ Robledo Verduzco, Alonso. El Nuevo Derecho del Mar. Editorial Porrúa, S.A. México, 1986.

KELSEN, Hans. Principio de Derecho Internacional Público. Editorial El Ateneo. México, 1965.

LLANES Torres, Oscar B. Derecho Internacional Público. Editorial Rolando Cárdenas. México, 1978.

NUÑEZ y Escalante, Roberto. Compendio de Derecho Internacional Público. Editorial Orión. México, 1970.

OLVERA De Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981.

ORTIZ Ahif, Loretta. Derecho Internacional Público. Editorial Harla, S.A. de C.V. Segunda Edición. México, 1993.

ROUSSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. Ediciones Arfel. Tercera Edición. Barcelona, España, 1966.

RUDA, José María. Derecho Internacional Público. Tipográfica Editora Argentina, L.A. Podesta Costa. Buenos Aires, Argentina, 1988.

SEARA Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, S.A. México, 1991.

SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Editorial Porrúa. México, 1985.

SOLIS Guillen, Eduardo. Derecho Océánico. editorial Porrúa, S.A. México, 1987.

SZEKELY, Alberto. Introducción al Derecho Mexicano, Derecho del Mar. Instituto de Investigaciones Jurídicas. U.N.A.M. México, 1981.

VARGAS, Jorge A. Terminología sobre Derecho del Mar. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo. México, 1979.

ARMADA de México. Manual de Marinero. Editorial Secretaría de Marina. México, 1987.

NACIONES Unidas. El Derecho del Mar. Editorial Naciones Unidas. México, 1970.

Nuevo Diccionario Ilustrado OESSA de la Lengua Castellana. Editorial Ramón Sopena, S.A. Segunda Edición. Barcelona, España. 1972.

Diccionario Jurídico. Instituto de Investigaciones Jurídicas U.N.A.M. México, 1984.

Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Editorial Hellasta, S.R.L. Buenos Aires. Argentina, 1990.

Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana. Editor Espasa Calpe, S.A.  
Madrid, España, 1992.

Enciclopedia Jurídica OMEBA. Bibliográfica Omeba. Argentina, 1979.

**LEGISLACIÓN CONSULTADA.**

CONSTITUCIÓN Política de los Estados Unidos Mexicanos, Editorial Porrúa, S.A. México, 1995.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Editorial Porrúa, S.A. México. 1992.

CÓDIGO de Comercio. Editorial Porrúa, S.A. México, 1994.

LEY de Navegación. Editorial Porrúa, S.A. México, 1995.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Editorial Porrúa, S.A. México, 1994.

LEY de Nacionalidad. Editorial Porrúa, S.A. México, 1995.

LEY General de Población. Editorial Porrúa, S.A. México, 1995.

LEY Orgánica de la Administración Pública Federal. Editorial Porrúa, S.A. México, 1994.

LEGISLACIÓN Marítima Mexicana. Editorial Litorales. México, 1966.

CONVENIO y Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes. Editor  
Secretaría de Marina. México, 1974.

ORDENANZA General de la Armada. Ediciones Ateneo, S.A. Segunda Edición.  
México, 1977.

LEY sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales. Editorial Porrúa, S.A.  
México, 1974.

## INDICE.

INTRODUCCION	1
--------------	---

### CAPITULO PRIMERO.

1.1 Breve Reseña histórica de la Alta Mar .	7
1.2. Convención sobre la Alta Mar de 1958.	10
1.3. Ley Mexicana de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.	16
1.4 Ley Argentina de Navegación de 1973.	21
1.5. Convención de Montego Bay de 1982.	23

### CAPITULO SEGUNDO.

DEL PABELLON.	28
2.1. Concepto Doctrinal.	30
2.2. Concepto Etimológico.	32
2.3. Concepto Jurídico.	32

2.4.	Concepto Personal.	33
	DE LA ALTA MAR.	35
2.5.	Concepto Doctrinal.	35
2.6.	Concepto Etimológico.	38
2.7.	Concepto Jurídico.	38
2.8.	Concepto Personal.	39

## CAPITULO TERCERO.

	SITUACION JURIDICA DE LA ALTA MAR.	41
3.1.	Generalidades sobre la Alta Mar.	42
3.2.	Referencia en el Derecho Roman.	43
3.3.	Convención de las Naciones Unidas sobre Alta Mar.	44
3.3.1.	Libertad de la Alta Mar.	45
3.3.2.	Utilización exclusiva de la Alta Mar con fines pacíficos.	47
3.3.3.	Ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la Alta Mar.	48



## CAPITULO CUARTO.

4.1. Estructura Jurídica del Pabellón.	50
4.1.1 Deberes del estado del Pabellón.	51
4.1.2. Características en el uso del Pabellón.	61
4.2 Clasificación de los buques.	66
4.2.1. Buques Mercantes.	68
4.2.2. Barcos Propiedad del Estado.	72

## CAPITULO QUINTO

SOBRE LA MATRICULACION Y ABANDERAMIENTO DEL BUQUE.	75
5.1. La Matrícula.	77
5.2. El Abanderamiento.	78
5.3. Abanderamiento y Matrícula de embarcaciones.	79
5.4. Efectos de la Matrícula y el Abanderamiento.	84

**CONCLUSIONES** 88

**BIBLIOGRAFÍA.** 93

**LEGISLACIÓN CONSULTADA** 97