

Capítulo noveno

PUBLICIDAD NAVAL

| | |
|--|-----|
| I. Aproximación | 371 |
| II. La institución registral en general | 372 |
| 1. Importancia y finalidad de la institución registral | 372 |
| 2. Principios registrales | 374 |
| III. Importancia y aspectos generales de la publicidad naval | 376 |
| IV. Características de la publicidad naval | 379 |
| V. Publicidad de los actos referidos a los derechos reales, a la utilización de las embarcaciones y a los sujetos relacionados | 381 |
| VI. Registro de embarcaciones en construcción y en arrendamiento | 383 |
| 1. Registro de embarcaciones en construcción | 383 |
| 2. Registro de embarcaciones en arrendamiento o fletamento a casco desnudo | 384 |
| VII. Documentación de las embarcaciones | 386 |
| VIII. Sistemas de registro de embarcaciones | 389 |
| IX. Organización del Registro Público Marítimo Nacional en México | 390 |
| 1. Fuente internacional y antecedentes | 390 |
| 2. Disposiciones generales y organización | 393 |
| X. El procedimiento registral, trámites diversos e inconformidad | 395 |
| 1. Procedimiento registral | 395 |
| 2. Trámites diversos: rectificación, cancelación y extinción de inscripciones | 397 |
| 3. Certificación e índices | 397 |
| 4. Recurso de inconformidad | 398 |
| XI. Comentario a la Convención de las Naciones Unidas sobre condiciones para el registro de embarcaciones de 1986 | 398 |
| 1. Generalidades | 398 |
| 2. Comentarios generales | 399 |

Capítulo noveno

PUBLICIDAD NAVAL

I. APROXIMACIÓN

Como indica Osvaldo Blas, el conocimiento generalizado de determinados hechos y actos jurídicos se logra mediante su publicidad.¹¹⁹⁷ En esencia, la publicidad en derecho busca dar seguridad jurídica a quienes participan en ciertas situaciones jurídicas, o bien a quienes podrían estar interesados o vinculados a participar en ellas.

El derecho de la navegación no solamente no escapa de esta tesis, sino que la necesidad de la publicidad de sus hechos, actos y bienes es incluso más apremiante que en el derecho civil o en el derecho mercantil. En efecto, el destino navegatorio del buque se actualiza con su efectivo desplazamiento relativamente rápido de las aguas jurisdiccionales del Estado cuyo pabellón enarbola a aguas internacionales y de ahí, a aguas y en consecuencia, jurisdicciones de Estados ajenos a su vínculo nacional originario.

Así, el desplazamiento físico del buque y en consecuencia de su existencia en tanto universalidad de hecho,¹¹⁹⁸ en cuanto patrimonio afectación, causaría inseguridad jurídica a los terceros que entraran o pudieran entrar en tráfico jurídico con él. De tal manera, el espíritu de la publicidad naval cobra sustento precisamente en la necesidad de seguridad jurídica ante el desplazamiento de la embarcación a jurisdicciones diversas en las que se encuentran los terceros vinculados o potencialmente vinculados a la existencia y utilización de la misma.

La jerarquía e importancia de la publicidad naval que hemos expresado, sostiene los argumentos en defensa de la autonomía del derecho marítimo en general y del derecho de la navegación en particular.¹¹⁹⁹

¹¹⁹⁷ Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 177.

¹¹⁹⁸ Ley de Navegación, art. 67.

¹¹⁹⁹ Para un sucinto análisis de la autonomía y particularismo del sistema mexicano en la materia, ver nuestra *Historia...*, *op. cit.*, pp. 165 y ss.

Con esta motivación queda suficientemente justificada la importancia del presente capítulo para nuestra obra. En él intentaremos esbozar los elementos más generales que estructuran la publicidad naval. Acudiremos al análisis comparativo de otros sistemas de derecho marítimo, e intentaremos penetrar en la naturaleza,¹²⁰⁰ organización y funciones del sistema registral-marítimo de nuestro país.¹²⁰¹

II. LA INSTITUCIÓN REGISTRAL EN GENERAL

1. *Importancia y finalidad de la institución registral*

La publicidad en sentido técnico jurídico —señala el maestro Renato Corrado—, consiste en un conjunto de medios jurídicos previstos por el legislador a fin de hacer patentes situaciones jurídicas privadas, en interés de terceros, quienes pudieran resultar perjudicados o favorecidos por la constitución, modificación o extinción de tales situaciones; siendo consecuentemente el registro público, un sistema de declaraciones dirigidas a señalar los cambios de las situaciones jurídicas privadas de interés general.¹²⁰²

La publicidad tiende —siguiendo al maestro Barrera Graf— a indicar y a permitir conocer a terceros derechos y relaciones, que si bien son ajenas a su esfera jurídica, sí pueden llegar a ser causahabientes de ellas, y estar en ese sentido legitimados frente a las partes en virtud de la apariencia¹²⁰³ que deriva de la publicidad.

¹²⁰⁰ Como complemento a los comentarios que aquí plasmemos sobre la importancia de la publicidad naval, recomendamos un excelente estudio practicado por René Rodière sobre la naturaleza jurídica de la publicidad naval: *Nature de la publicité-Plusieurs théories ont été soutenues* (Rodière, René, *op. cit.*, pp. 72 y ss.).

¹²⁰¹ Para el estudio integral del tema de la publicidad naval, el lector deberá correlacionar este capítulo con otros complementarios; entre ellos se encuentran los relativos a los modos de adquisición de la propiedad de las embarcaciones, la nacionalidad y el crédito naval. Sin embargo, la importancia del registro naval es tal, que afecta todos los elementos del estatuto jurídico de las embarcaciones.

¹²⁰² Citado por Barrera, Jorge, *op. cit.*, p. 178.

¹²⁰³ Como bien explica el maestro mexicano, al principio *res inter alios acta* se opone el de la apariencia del derecho, mismo que se manifiesta a su vez, en el principio de la legitimación aparente, a través de la llamada teoría de la apariencia. Esto sucede —apunta— en diversos casos: poseedor a título de dueño (CCDF, art. 798); el legítimo tenedor de un título-valor (LGTOC, art. 17); la personalidad jurídica de las sociedades mercantiles (LGSM, art. 2o.). Se trata —concluye Jorge Barrera— del juego de dos principios y de la presunción de intereses divergentes (cuando no opuestos): el respeto a los derechos adquiridos a través de actos jurídicos voluntarios y de naturaleza patrimonial;

El interés de la sociedad en el conocimiento general del tráfico jurídico, tanto público como privado, se ha puesto de manifiesto a lo largo de los siglos,¹²⁰⁴ a través de la actividad creativa del Estado de organismos registrales tanto civiles y comerciales como de carácter iusadministrativo. El Registro Público Marítimo Nacional —como luego analizaremos ha formado parte de los registros comerciales especiales;¹²⁰⁵ aunque su especialidad y particularismo de contenidos fortalece —según hemos ya dicho— la nota de autonomía de nuestra disciplina, por lo que debemos de considerarlo no ya como un registro mercantil, sino propiamente un registro marítimo.

Así como la finalidad del Registro Público de Comercio¹²⁰⁶ —en palabras del maestro mexicano Bernardo Pérez—¹²⁰⁷ es proporcionar seguridad jurídica, a través de la publicidad sobre la existencia, capacidad y responsabilidad de los comerciantes para su protección o la de los terceros, también los registros comerciales especiales y los registros autónomos, como el marítimo comparten en sus fines proporcionar seguridad a los sujetos vinculados al negocio marítimo y a quienes potencialmente

y por otro lado, el de seguridad del tráfico, principio de mayor rango y alcance por su naturaleza pública (Barrera, Jorge, *op. cit.*, pp. 178 y ss.).

¹²⁰⁴ En el Egipto romano existían ya registros inmobiliarios, creados hacia el año 60 de nuestra era; mismos que ofrecían ciertas garantías a los dueños de bienes privados, y además eran de mucha utilidad al Estado para asegurarse un control de las propiedades con miras a la tributación (Iglesias, Juan, *op. cit.*, p. 301). El interés público en la publicidad de los actos, hechos y bienes objeto del tráfico jurídico, es pues evidente desde la antigüedad.

¹²⁰⁵ En efecto, como señalan Alfonso Nava y Pedro Labariega existen —además del registro de la propiedad, de contenidos civilistas— dos especies más de registros: el comercial (general y especiales) y el administrativo. El Registro Público de Comercio es el registro comercial general, y otros muchos de contenido mercantil componen los registros comerciales especiales, entre ellos: Registro Cooperativo Nacional, Registro Nacional Agropecuario, Registro Nacional de Importadores y Exportadores, Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, Registro de Propiedad Industrial, Registro Aeronáutico Mexicano, etc. Es en este subgénero de registros comerciales en que se encuentra el Registro Público Marítimo Nacional que después estudiaremos. Por otro lado, los registros administrativos (tanto públicos como privativos a la consulta de la Administración Pública) dan publicidad a bienes, actos y hechos en donde la Administración Pública Federal (o bien Estadual) tiene una actuación directa y no sólo de regulación. En este subgénero encontramos: Registro Público de Minería, Registro Público Nacional Foresal, Registro Público de la Propiedad Forestal, Registro Federal de Contribuyentes, etc. (*Diccionario Jurídico Mexicano, op. cit.*, pp. 2747 y ss.).

¹²⁰⁶ Recordemos que la legislación aplicable a esta institución es el capítulo II del Código de Comercio, así como el Reglamento del Registro Público de Comercio de enero de 1979. Además existen disposiciones especiales, como en la Ley General de Sociedades Mercantiles (arts. 2o. y 7o.).

¹²⁰⁷ Pérez, Bernardo, *Derecho Registral*, México, Porrúa, 1994, p. 173. *Cfr.* también —en lo conducente— con Colin, Guillermo, *Procedimiento Registral de la Propiedad*, México, Porrúa, 1972, pp. 9 y ss.

de igual modo lo están, a través de los hechos, actos y bienes producidos con motivo directo o indirecto en la navegación por agua.¹²⁰⁸

2. Principios registrales

Además de las notas características propias de los registros marítimos —mismas que después comentaremos—, conviene señalar, con ayuda del esquema de Bernardo Pérez,¹²⁰⁹ cuáles son los contenidos de los llamados principios registrales en materia mercantil. En lo que no contravenga la publicidad naval señalaremos aquéllos que también son aplicables a nuestra materia.¹²¹⁰ Veamos:

A. Principio de legitimación. La legitimación es el reconocimiento hecho por la norma jurídica del poder de realizar un acto jurídico con eficacia. Se clasifica en ordinaria y extraordinaria:

- Ordinaria: Cuando existe coincidencia entre el derecho protegido y la realidad de hecho;
- Extraordinaria: Cuando un acto eficaz se ejecuta por un autor que no goza de la titularidad del derecho de que se trata ni respeta la esfera jurídica ajena. La ley legitima tal acto basado en la apariencia jurídica.¹²¹¹

1. Principio de especialidad. También conocido como de especificación o determinación, tiene como finalidad precisamente la de determinar perfectamente los bienes objetos de inscripción, sus titulares, el alcance y el contenido de los derechos.¹²¹²

¹²⁰⁸ Cfr. con Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 177; Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 347 y ss.; Beltrán, Luis, *op. cit.*, pp. 127 y ss.; Fariña, Francisco, *op. cit.*, pp. 65 y ss.; Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1125 y ss.; Lefebvre, Tullio & Pescatore, *op. cit.*, pp. 344 y ss. Con fines equivalentes la Ley de Aviación Civil (1995) establece el Registro Aeronáutico Mexicano en su art. 47.

¹²⁰⁹ Pérez, Bernardo, *op. cit.*, pp. 179 y ss.

¹²¹⁰ Advertencia: señalemos desde ahora, que a la fecha de elaboración de esta obra, todavía sigue vigente el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 29 de agosto de 1980. Sin embargo, luego de la publicación de la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, se espera que en breve tiempo sea expedido su cuerpo reglamentario que presumiblemente modificará diversos elementos de la institución vigente a la fecha.

¹²¹¹ En palabras del autor, la apariencia jurídica existe cuando la ley, para proteger al tercero de buena fe, le da valor a una situación o actuación jurídica que se contrapone con la realidad (Pérez, Bernardo, *op. cit.*, p. 76).

¹²¹² Cfr. con Ley de Navegación, art. 14 y Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, art. 12 y demás aplicables.

B. Principio de tracto sucesivo. Las inscripciones de propiedades se efectúan dentro de una secuencia o concatenación entre adquisiciones y transmisiones, sin que haya ruptura de la continuidad.¹²¹³

C. Principio de publicidad. Este principio hace del registro una instancia pública para informar a cualquier sujeto.¹²¹⁴ Cuenta con un doble aspecto:

- **Publicidad formal:** cualquier persona puede solicitar las constancias o certificaciones de los asientos y anotaciones, así como consultar los folios específicos.
- **Publicidad material:** en su aspecto positivo, consiste en que la publicidad registral hace presumir que todo derecho inscrito existe y es conocido *erga omnes*. En su aspecto negativo, hace suponer que los derechos no inscritos no existen, y por lo tanto, no surten efectos frente a terceros.¹²¹⁵

D. Principio de calificación. También se denomina como principio de legalidad. Consiste en que todo documento que ingresa al Registro, dentro de su procedimiento de inscripción, debe ser examinado por el registrador tanto en sus elementos intrínsecos como extrínsecos, para saber si satisface todos los requisitos legales que para su eficacia establecen los ordenamientos aplicables. Como consecuencia de tal calificación, el registrador decide si un documento es o no inscribible, o si la inscripción se suspende o bien, se rechaza.¹²¹⁶

E. Principio de inscripción. Al ser el Registro de carácter documental, para que el acto produzca efectos debe encontrarse materializado en el Folio o Libro respectivo.¹²¹⁷

F. Principio de rogación y de consentimiento. Su significado es que se realiza a petición de parte, y para ello es necesario el consentimiento del titular, salvo —señalemos— mandamientos de autoridad competente.¹²¹⁸

1213 *Idem*, art. 6o. (Reglamento).

1214 *Idem*, art. 3o.

1215 Tercero registral —en términos del autor en consulta— es toda persona distinta de la causante de la inscripción; esto es, toda persona a la que se favorece o perjudica por el documento inscrito (Pérez, Bernardo, *op. cit.*, p. 182).

1216 Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, art. 28 y demás aplicables.

1217 *Idem*, arts. 16 y ss.

1218 *Idem*, arts. 2o. y 23.

G. Principio de prelación o prioridad. Es uno de los principios de mayor jerarquía en la materia registral. Establece la prioridad que tiene un documento y el derecho o contrato en él contenido o anotado preventivamente. La fecha de presentación determina la preferencia y rango del documento de acuerdo al axioma el que es primero en tiempo es primero en derecho, *prior tempore, potior iure*.¹²¹⁹ En virtud de ello se configura la llamada *impenetrabilidad registral*, consistente en que dos derechos no pueden, al mismo tiempo, ocupar un mismo lugar y preferencia. Pueden sí, coexistir derechos iguales, pero con preferencia distinta; esto es, con rango (lugar) diferente.¹²²⁰

Hemos ya analizado algunos de los elementos más relevantes de la institución registral en general. Pasemos ahora al estudio de los temas registrales del derecho marítimo. Recordando que de conformidad con el artículo 6o. del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, en todo lo que por él no sea previsto, se observarán las normas que sean aplicables del derecho común. Sin embargo, esta remisión debe también circunscribirse al transitorio cuarto de la Ley de Navegación vigente, en el sentido de que en tanto no sean expedidos los reglamentos de la misma, se continuarán aplicando los vigentes, en lo que no se opongan a la misma.

III. IMPORTANCIA Y ASPECTOS GENERALES DE LA PUBLICIDAD NAVAL

La publicidad naval tiene una doble finalidad: la pública y la privada. En efecto, como ha dejado claro Antonio Brunetti, puede decirse que en el gradual desenvolvimiento histórico de la institución, la finalidad privada ha sido alcanzada posteriormente, terminando con ser ella la absorbente, aun cuando en sus comienzos se haya impuesto por exigencias principalmente publicitarias. Así, en sus orígenes —puntualiza Brunetti— se vinculaba íntimamente con las disposiciones relativas a la denuncia de la transferencia de la propiedad de las naves como medio de control

1219 *Idem*, arts. 4o., 6o., 29 y 30.

1220 A este respecto habría que distinguir el tipo de derecho a registrar, ya que dos o más hipotecas sí podrían estar inscritas en distintos rangos; pero dos o más compraventas sobre el mismo bien no, por lo que la preferente, o registralmente válida será la primera. *Cfr.* CCDF, arts. 2266 y 2982.

de su nacionalidad y como instrumento de proteccionismo industrial y fiscal.¹²²¹

Por su parte, el maestro británico N. P. Ready finca la importancia del registro naval en el límite al ejercicio del principio de la libertad de navegación, en cuanto a que cada embarcación debe tener un vínculo auténtico con el Estado cuyo pabellón enarbola. Tal vínculo otorga seguridad jurídica tanto a los sujetos relacionados a la propiedad y utilización de la embarcación como a los terceros registrales que entran en tráfico jurídico con un buque debidamente registrado.¹²²²

El sistema de publicidad naval mexicano, congruente con su tradición latina, ha tenido una base fundamental de derecho privado, pero a través de sus formalismos y procedimientos registrales, la administración pública ha alcanzado al propio tiempo sus finalidades publicistas. Así, si bien el origen de nuestra publicidad naval, regulada originalmente por nuestro Código de Comercio¹²²³ ha tenido cierto carácter iusprivatista, es imposible desvincular el interés del Estado en cumplir con su función de otorgar seguridad en el tráfico jurídico de los particulares.¹²²⁴

El jurista argentino Domingo Ray explica la importancia práctica de la publicidad en el derecho de la navegación confirmando el hecho de que la publicidad, tanto la inmobiliaria como la naval, responde a la necesidad de que los terceros estén oficialmente enterados de la constitución

¹²²¹ Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. I, pp. 401 y ss. Esboza el maestro Righetti que el origen privatista o publicista en la publicidad naval tiene dos grandes cauces: el anglosajón y el latino. En el primero de ellos, los registros de las embarcaciones asumieron una función publicitaria, circunscrita a la constatación de la nacionalidad y al uso de la bandera. En cambio una regulación sobre el registro de las naves con efectos relevantes de derecho privado se descubre en la mayor parte de las legislaciones latinas. *Cfr.* también con Beltrán, Luis, *op. cit.*, pp. 127 y ss.

¹²²² Ready, N., *Ship Registration*, London, Lloyds of London Press, 1994, p. 1. El autor argumenta con profundidad: *The freedom of the high seas is one of the fundamental principles of public international law... However, in order that the principle of unrestricted access to the high seas should not lead to a situation of anarchy and abuse, international law lays down a number of rules providing a framework for the exercise of that freedom... A cardinal rule is that jurisdiction over a vessel on the high seas resides solely with the State to which the vessel belongs. A second rule, which is a corollary of the one last mentioned, is that all vessels using the high seas must process a national character.*

¹²²³ Además de los antecedentes de los códigos comerciales de 1854 y 1884, el texto del Código de Comercio (arts. 18 y ss.), así como los arts. 31, fr. VI y 32, fr. III del Reglamento del Registro Público de Comercio de 1979, han plasmado que si bien el origen del registro de comercio se regula en un ordenamiento de derecho privado, lo cierto es que la finalidad registral no puede aislarse de la propia finalidad del Estado al dar seguridad jurídica a los particulares en su tráfico jurídico-patrimonialista.

¹²²⁴ *Cfr.* Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1125 y ss.; Lefebvre, Tullio & Pescatore, *op. cit.*, pp. 345 y ss.; Beltrán, Luis, *op. cit.*, pp. 127 y ss.; Blas, Osvaldo, *op. cit.*, pp. 177 y ss.; Ray, Domingo, *op. cit.*, t. II, pp. 347 y ss.

o transferencia de derechos reales que puedan transmitir o limitar el derecho de propiedad y de los contratos susceptibles de producir esos efectos.¹²²⁵

Ahora bien, debe aclararse desde ahora que la publicidad naval no queda en modo alguno estática, en cuanto a su vinculación con los derechos reales sobre el buque. En efecto, si el destino de las embarcaciones es el navesgatorio, éstas serán naturalmente utilizadas y en su actividad cotidiana fincará causales de responsabilidad en distintas materias.¹²²⁶

Además de la publicidad de los actos relativos a los derechos reales sobre la embarcación, y demás hechos, actos y negocios jurídicos vinculados a ellas, uno de los temas centrales del sistema registral naval es, sin duda, la identificación de los sujetos relacionados en la utilización de las embarcaciones. En efecto, como indica Domingo Ray, dar estado público a la circunstancia de que el armador es distinto del propietario, no sólo es de interés para los acreedores del buque ajenos al contrato, sino también para el propio titular del dominio, quien, al no contar con un sistema de publicidad conveniente, no podría controvertir su responsabilidad personal, invocando un acto que para los terceros registrales fuera *res inter alios acta*¹²²⁷

Además de delimitar los conceptos de naviero o empresa naviera, armador, operador y propietario, nuestra Ley de Navegación recoge ideas como las antes expresadas, y presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.¹²²⁸

Así pues, el naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad —establece nuestro ordenamiento— deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula.¹²²⁹ Tal declaración se anotará al margen de

1225 Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 347.

1226 Un ejemplo claro de que el sistema de publicidad naval no se queda anquilosado en el derecho real de propiedad, es el art. 16 de la Convención sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de 1993, en donde se establecen los aspectos registrales del cambio temporal de pabellón, como estudiaremos en nuestro capítulo de crédito naval, al cual remitimos.

1227 Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 347.

1228 Ley de Navegación, arts. 16 y 18.

1229 La publicidad de quien inviste el carácter de armador —explica Osvaldo Blas— es relativamente reciente, ya que ni la *Ordonnance* de 1681, ni el Código de Comercio francés de 1807, ni aquéllos que lo tomaron de modelo, disociaban la figura del armador con la del propietario del buque. Aunque parte de la doctrina la estimaba precedente —concluye Blas— otros se oponían a esa publicidad por no derivar de un derecho real, sino por acuerdos o convenciones con resultados privatísticos (Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 179).

su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración también puede ser hecha por el propietario de la embarcación.

La sanción para el caso de ser omisos en estos mandamientos es que el propietario y el naviero responderían solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.¹²³⁰

IV. CARACTERÍSTICAS DE LA PUBLICIDAD NAVAL

Ya antes hemos señalado los principios registrales de carácter mercantil que aplican —en lo que no se opongan— a la publicidad naval. En efecto, en virtud de que los sistemas registrales en general tienen fines similares, no podría haber una desvinculación real entre unos y otros, sino que más bien lo que distingue a los unos de los otros son aquellos aspectos típicos y particularistas de la materia; en nuestro caso, de la materia marítima.¹²³¹

Luego de tener aquí por reproducidos los principios registrales antes estudiados, delinaremos ahora aquellas características propias de la publicidad naval que según el maestro italiano, Giorgio Righetti, uno de los maritimistas de mayor autoridad intelectual en nuestros días, deben considerarse:

1. Carácter registral nominativo. La referencia nominativa a la embarcación en lugar de a los propietarios de la misma. Esto es, en cuanto al objeto-materia de la inscripción: el buque, el elemento a considerar es su propia existencia y elementos, con independencia de quienes ejercen el derecho real de propiedad sobre él.¹²³²

¹²³⁰ *Idem*, art. 18 *in fine*.

¹²³¹ *Cfr.* con Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1128 y ss.; Lefebvre, Tullio & Pescatore, *op. cit.*, pp. 345 y ss. Ese mismo sentido ha sido sostenido por el primero de los autores al indicar: *...non assume una fisionomia unitaria che lo distingue dagli altri tipi di pubblicità comune di altri rami dell'ordinamento giuridico, ma che è pur ricco di aspetti tipici e peculiari*.

¹²³² *Cfr.* Ley de Navegación, arts. 14, fr. I y 67. Además, el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional indica también en el contenido de muchos de sus arts. la importancia del registro del buque en cuanto tal; aunque lógicamente el registro de propietarios y armadores también es susceptible de encontrarse en los respectivos folios. Sin embargo es el buque el objeto central del registro, sin su inscripción no ha lugar al registro de sujeto alguno. El profesor Righetti delinea la característica en comentario de la mejor manera: *Nel carattere di realtà (in contrapposizione alla base personale propria dei registri di trascrizione delle ipoteche) alla cui stregua è improntata la tenuta delle matricole e dei registri, nei quali le registrazioni si effettuano con riferimento nominativo*

2. Carácter primario iuspublicista. El carácter iusadministrativo de los registros públicos navales tiene el fin primario de control sobre los bienes destinados a la navegación por agua, y es secundariamente utilizado para los fines del derecho privado.¹²³³ En efecto, si bien hemos citado que el origen de la publicidad naval mexicana es iusprivatista, el interés del Estado en dar seguridad jurídica en el tráfico jurídico de las embarcaciones ha trascendido a los fines particulares del derecho privado.

3. Carácter extensivo. A pesar de que el objeto central del registro es la embarcación, y para que éste recaiga aquélla debe de existir física y jurídicamente, los sistemas registrales consideran el futuro destino de la materia que aún no existe como embarcación, y extienden los efectos de la publicidad naval a un bien que en estricto sentido aún no sería objeto de tal publicidad.¹²³⁴

4. Carácter internacionalista.¹²³⁵ El mandamiento de mantener un registro de embarcaciones, no sólo encuentra su motivación en la legisla-

(o numerico) alla nave in luogo che al loro proprietario (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 1129). Por otro lado, es importante lo expresado por Osvaldo Blas en el sentido de que la publicidad del derecho de la navegación reconoce dos motivaciones distintas: en primer lugar, de tipo patrimonial, referida a los derechos reales constituídos sobre los buques al difundir los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales sobre los mismos; y en segundo término, de tipo personal, al estar relacionada con los sujetos que asumen la navegación. En ambos supuestos —concluye Blas— la publicidad naval tiene por efecto la divulgación del estado de derecho que resulta de hechos y actos jurídicos, sin perjuicio del paralelo control que posibilita al Estado el permanente conocimiento de la nacionalidad y propiedad de los buques por la mención de sus nombres y especificaciones técnicas, (tonelaje, dimensiones, lugar y año de construcción), así como el nombre y domicilio de los propietarios (Blas, Osvaldo, *op. cit.*, pp. 177 y ss.). Es importante recordar desde ahora que de conformidad con el art. 14 de nuestra Ley de Navegación no requieren de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el futuro reglamento respectivo.

¹²³³ *Ibidem*. *Nel carattere amministrativo primario delle registrazioni, effettuate principalmente al fine di esercitare un controllo sui beni destinati alla navigazione marittima, e utilizzate, secondariamente, per la pubblicità dei rapporti di diritto privato, per cui non è senza interesse che il diritto speciale faccia qui da battistrada per un ritorno ai principi generali, respingendosi la teoria della responsabilità personale esclusiva del conservatore per riaffermare invece la regola della responsabilità diretta per ogni illecito dell'ufficio.*

¹²³⁴ *Ibidem*. *Nella circostanza che il regime della pubblicità- investe la nave ancor prima che essa venga ad esistere, essendo previsto un sistema di registrazione anche riguardo a tale bene in costruzione che non può essere considerata nave anche latu sensu se non dopo il varo e la stazzatura, e ne segue e controlla tutta la vita fisica, oltre che la sottoposizione ai diversi rapporti giudici...* Recordemos que una de las especies a inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional, según nuestra Ley de Navegación (art. 14, fr. IV) son precisamente los contratos de construcción de embarcaciones tanto en México, como de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas.

¹²³⁵ Este carácter no ha sido tomado de la exposición del profesor Righetti. Se encuentra en el art. 94, pfo. 2, inciso a) de la Convención en comentario.

ción federal, sino en los compromisos internacionales adquiridos por nuestro país; específicamente por la Convención de Montego Bay de 1982, en donde se establece el deber de cada Estado de mantener un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que por sus reducidas dimensiones estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

V. PUBLICIDAD DE LOS ACTOS REFERIDOS A LOS DERECHOS REALES, A LA UTILIZACIÓN DE LAS EMBARCACIONES Y A LOS SUJETOS RELACIONADOS

Más tarde analizaremos la organización del Registro Público Marítimo Nacional y el procedimiento de registro, por ahora enunciemos todos aquellos sujetos, bienes, hechos, actos y negocios jurídicos, cuyo registro debe ser solicitado:¹²³⁶

- Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;
- 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;
- Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;
- Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;
- Las embarcaciones mexicanas extranjeras incorporadas al programa de abanderamiento;
- 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;

¹²³⁶ Ley de Navegación, art. 14.

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

Más tarde analizaremos los efectos del registro irregular. Baste por ahora indicar que según ordena nuestra Ley de Navegación, en coincidencia con el mismo mandamiento respecto a otra clase de registros, los actos y documentos que conforme a ella 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 lo que le fueren favorables.¹²³⁷

Por otro lado, el tratamiento de las embarcaciones menores es congruente en el capítulo de la ley en comento, ya que indica que no requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con ellas, así como con los artefactos navales que establezca el futuro reglamento.¹²³⁸

Finalmente, la Ley de Navegación, en apoyo a la eficiencia del sector, establece una sección especial en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de las embarcaciones mexicanas que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.¹²³⁹

¹²³⁷ Cfr. con Código de Comercio, art. 26. A pesar de la similitud en el texto entre el Código comercial y el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional respecto al caso en comento, es notorio que mientras que el Código mercantil establece que a pesar de la omisión del registro mercantil, producirán efecto contra tercero los documentos que se refieran a bienes inmuebles y derechos reales, siempre que hubieren sido registrados, conforme a la ley común, en el Registro de la Propiedad o en el oficio de hipotecas correspondiente; ni la Ley de Navegación, ni mucho menos el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional señalan algo al respecto. De tal modo, la consecuencia es que todo sujeto, acto o bien que debería de inscribirse en éste y por cualquier situación no lo hizo, sólo producirá efecto entre los que lo otorguen, pero no podrán producir perjuicio a tercero, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. Así pues la legislación marítima no permite ni valida el registro de los sujetos, bienes y actos que ella regula en un registro que no sea el que ella misma dispone.

¹²³⁸ Ley de Navegación, art. 14.

¹²³⁹ *Ibidem*. *Dobles Registros*: conviene recordar que la necesidad de los gobiernos de crear *secciones especiales* o bien auténticos *segundos registros* ha surgido como reacción natural al fenómeno de los pabellones de conveniencia (sobre todo de superpotencias marítimamente liberales como Panamá y Liberia, que en conjunto en el año de 1996 tenían un tonelaje registrado de más de 140 millones de toneladas). Lo que se busca con aquellas alternativas es institucionalizar un sistema que tenga efectos benéficos tanto para el sector marítimo en general, como para la generación de economías de escalas y sinergias en torno a él. Así, entre los efectos —sobre todo de los segundos registros— se encuentran tratamientos preferenciales en materia tributaria, laboral, de seguridad social, de requisitos registrales, etc. La experiencia comparada es muy rica en este ámbito; así por ejemplo, se han creado dobles registros con características más o menos similares: en Inglaterra (que es un caso especial por su régimen colonial, por lo que cuenta con registros no sometidos al estricto

VI. REGISTRO DE EMBARCACIONES EN CONSTRUCCIÓN Y EN ARRENDAMIENTO

1. *Registro de embarcaciones en construcción*

Como hemos visto en nuestro apartado sobre la construcción de embarcaciones,¹²⁴⁰ en torno a tal actividad se generan un importante número de relaciones jurídicas y de cuantiosas inversiones.

En consecuencia a esta compleja realidad, es natural que incluso mucho tiempo antes de que el buque esté terminado y que en estricto sentido exista física y jurídicamente,¹²⁴¹ se produzcan en relación a él derechos y cargas que no son susceptibles de inscripción alguna en los registros nacionales, toda vez que la embarcación no cuenta todavía con la calidad técnica y jurídica que posibilita su inscripción, y en consecuencia la constitución y anotación de gravámenes y demás derechos reales sobre ella.¹²⁴²

Con el fin de asegurar tales derechos y cargas —explica Domingo Ray— se ha admitido en algunos países, como Italia y Canadá, el registro de los contratos de construcción de buques, y en otros, como Alemania, Francia, Holanda y Dinamarca se permite el registro cuando la construcción ha llegado a un determinado grado de ejecución.¹²⁴³

Nuestra legislación se ha inclinado por el primero de los criterios sin ningún sentido restrictivo a algún elemento de avance en la construcción.

derecho comunitario en Anguila, Bermudas, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán e Islas Falkland, Gibraltar, Montserrat, Santa Elena, Islas Turcas y Caicos, Islas del Canal —Guernsey y Jersey—, y antes de junio de 1997, Hong Kong; en Alemania (ISR); en Dinamarca (DIS); en Noruega (NIS); en Francia (Kerguelen); en Portugal (Madeira); en España (Canario). Esta proliferación de los dobles registros ha llevado a la Unión Europea a replantearse el sistema de registros navales a través del llamado Registro EUROS, que a la fecha no se ha llevado a la práctica por diversos problemas, pero que seguramente estará en vigor en no muchos años. Para investigar el tema con mayor profundidad ver Baena, Pedro, *op. cit.*, pp. 394 y ss.

¹²⁴⁰ Ver nuestro apartado particular en *Los modos de adquisición de la propiedad de las embarcaciones...* en esta misma obra.

¹²⁴¹ Ver nuestro apartado sobre *El ser y la pérdida del ser* en esta misma obra.

¹²⁴² Es importante recordar que el 27 de mayo de 1967 se celebró la Convención Internacional Relativa al Registro de Derechos Respecto a Embarcaciones en Construcción, la cual todavía no se encuentra en vigor. Lo que es más, ha sido ratificada —a diciembre de 1996— únicamente por cuatro naciones. Aunque algunas de ellas son sin duda poderosas en la industria marítima, como Grecia, Noruega y Suecia.

¹²⁴³ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 351. Además *cfr.* con Brunetti, Antonio; *op. cit.*, t. I, pp. 408 y ss.; Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 1137; Fariña, Francisco, *op. cit.*, pp. 67 y ss.

Así se establece en la fracción IV del art. 14 de la ley de Navegación, al establecer el deber de inscripción de los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas.¹²⁴⁴

2. Registro de embarcaciones en arrendamiento o fletamento a casco desnudo¹²⁴⁵

Por último, el registro de embarcaciones en arrendamiento está previsto en nuestro sistema a través de dos distintas fuentes: la primera, la fracción III del artículo 14 de la Ley de Navegación, que señala el deber de inscripción de los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas.

Además, el art. 15 del mismo ordenamiento establece que las empresas navieras mexicanas podrán inscribir en el Registro Público Marítimo Na-

¹²⁴⁴ Es importante recordar que nuestro país no es parte del Convenio internacional de mayo de 1967 respecto al Registro de Derechos Relativos a Embarcaciones bajo Construcción celebrado en Bruselas y que a la fecha no se encuentra todavía en vigencia (ver Comité Maritime International, *Year Book 1996 Annuaire*, Antwerp, Belgium, 1996, p. 448).

¹²⁴⁵ La regulación que hace nuestra Ley de Navegación sobre el contrato de arrendamiento de embarcaciones ha sido objeto de diversas críticas (ver Salgado, José; *Dictamenà, op cit.*, p. 11). En efecto su ubicación en un rubro dedicado a los contratos de fletamento, así como su doble denominación puede confundir al intérprete. Lo que ocurre es que el legislador, cifándose a la práctica contractual internacional utilizó la denominación *fletamento a casco desnudo* a partir de la figura contractual angloamericana del *bareboat charter*. En nuestra opinión, es la maestra Isabel Martínez quien mejor expone las distintas figuras contractuales que ese sistema ofrece. En este sentido debemos distinguir dos grandes categorías: el llamado *charter by demise* (fletamento con traspaso de la posesión del buque) y el *charter without demise* (fletamento sin traspaso de la posesión del buque). En la categoría del *charter by demise* el fletante cede la posesión y el control del buque al fletador, quien materialmente se convierte en un *temporary owner*. A su vez, dicha cesión del buque puede darse en cuanto a su puro casco, con lo cual se denomina *bareboat charter*, o bien en cuanto al casco y a toda o parte de la tripulación. Así, digamos, en esta primera categoría se puede hablar propiamente de un arrendamiento del buque pues la posesión de éste es cedida del arrendador al arrendatario. En la segunda gran categoría, la del *charter without demise* no existe cesión de posesión ni de control del buque del fletante al fletador. A su vez, esta categoría cuenta básicamente con dos especies ampliamente conocidas (y reguladas por nuestra ley): el *voyage charter* (fletamento por viaje) y el *time charter* (fletamento por tiempo). Así pues, en esta segunda gran categoría, puede hablarse propiamente de fletamento por existir un cesión de la posesión y del control del buque del fletante al fletador. Vale también decir que en el sistema estadounidense suelen asimilarse la figura del *charter by demise* con la del *bareboat charter*. Ver Martínez, Isabel, *Los contratos de explotación del buque*, Barcelona, España, J. M. Bosch Editor, 1991, pp. 208 y ss.; Chorley & Giles, *op. cit.*, pp. 105 y ss.; Maraist, Frank, *op. cit.*, pp. 47 y ss.; Healy & Sharpe; *op. cit.*, pp. 267 y ss.; Brunetti, Antonio, *op. cit.*, t. III, parte primera, pp. 21 y ss.; Ray, Domingo, *op. cit.*, t. II, pp. 219 y ss.; Blas, Osvaldo, *op. cit.*, pp. 235 y ss.; Ripert, Georges, *op. cit.*, pp. 197 y ss.; Rodiere & Pountavice, *op. cit.*, pp. 218 y ss.

cional, dentro del Programa de Abanderamiento a las embarcaciones extranjeras de su propiedad o que legítimamente posean, bajo cualquier contrato de arrendamiento o fletamento con opción a compra. Estas embarcaciones gozan del mismo trato que las embarcaciones mexicanas, cuando cumplan con los requisitos y obligaciones de incorporación de tripulación mexicana y compromiso de abanderamiento que establezca el futuro reglamento respectivo.

Como después analizaremos, México es parte del Convenio de las Naciones Unidas sobre condiciones para el Registro de Embarcaciones de febrero de 1986. Los artículos 11 y 12 de dicha convención son los que establecen las reglas para el registro de embarcaciones en arrendamiento. Anotemos aquí alguno de sus preceptos:¹²⁴⁶

- Las previsiones de la convención presuponen no únicamente el otorgamiento del derecho a enarbolar la bandera del Estado en donde es arrendado, sino también el derecho al registro; cumpliendo con las condiciones de registro contenidas en la propia convención;¹²⁴⁷
- Las embarcaciones podrán ser inscritas en el registro del Estado que les otorgará su pabellón, tanto bajo el nombre del propietario como del fletador. En cualquier caso el nombre, domicilio y nacionalidad del fletador deberá ser registrado;¹²⁴⁸
- En el caso de una embarcación arrendada o fletada a casco desnudo, el Estado se deberá asegurar que el derecho a enarbolar la bandera del tercer Estado se encuentre suspendido;¹²⁴⁹
- El Estado se deberá asegurar que una embarcación arrendada o fletada a casco desnudo, y que enarbole su bandera esté sujeta a su completa jurisdicción y control;¹²⁵⁰
- Para los propósitos de aplicar los requisitos de la Convención en el caso de una embarcación arrendada o fletada a casco desnudo, el fletador será considerado el propietario. La Convención sin embargo, no tiene el efecto de otorgar otros derechos a cualquier

¹²⁴⁶ México ratificó la convención el 21 de enero de 1988 (también se conoce como Convención sobre registro de buques). *Cfr.* además con Ready, N., *op. cit.*, pp. 38 y ss.

¹²⁴⁷ Convención sobre registro, art. 12 (1), (2).

¹²⁴⁸ *Idem*, art. 11 (1), (2).

¹²⁴⁹ *Idem*, art. 11 (5).

¹²⁵⁰ *Idem*, art. 12 (4)

propietario respecto a la embarcación arrendada que los estipulados en el contrato particular de arrendamiento o fletamento a casco desnudo.¹²⁵¹

VII. DOCUMENTACIÓN DE LAS EMBARCACIONES

Como señala el profesor argentino Alberto Diez, los papeles, libros y protestas de a bordo constituyen lo que generalmente se conoce como la prueba instrumental del *status* del buque, de los negocios concertados y de los hechos ocurridos durante la navegación, que fija derechos y deslinda responsabilidades.¹²⁵²

En efecto, por el respeto a los valores jurídicos superiores del derecho de la navegación, como son la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación marítima, además de la necesidad de que cada embarcación cuente con un vínculo jurídico auténtico con el Estado cuyo pabellón enarbola,¹²⁵³ es que quien se encargue de la gestión de la embarcación debe acreditar los atributos de la personalidad y la utilización del buque.

La documentación de las embarcaciones varía de una a otra legislación. Cada documento acredita una determinada obligación de acuerdo a la legislación nacional. En general las finalidades a cubrir con los documentos del buque, tienden a acreditar su estado de navegabilidad, el status aduanero de lo que transporta, su tonelaje, su estado fiscal, su estado sanitario, etcétera.¹²⁵⁴

Entre los documentos más comunes y de mayor interés podemos listar, entre otros:¹²⁵⁵

- Certificado de matrícula;
- Diario de navegación;

1251 *Idem*, art. 12 (3).

1252 Diez, Alberto, *op. cit.*, t. I, p. 99. *Cfr.* con Hernández, Santiago, *op. cit.*, pp. 1040 y ss.

1253 Recordemos que el art. 94 de la Convención de Montego Bay, Jamaica de 1982 ordena que todo Estado debe ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

1254 *Cfr.* con Ley de Navegación arts. 26, 39 y 41.

1255 Nos referimos en general a la documentación requerida para la autorización del arribo y del despacho de las embarcaciones; por lo que habrá que remitirse a los arts. antes citados y ubicar los documentos en cada una de las especies. Ver nuestro apartado específico respecto a la documentación en el capítulo relativo a la ontología del buque.

- Libro de Consignas;
- Certificado de arqueo;
- Patente de sanidad;
- Certificado de seguridad que demuestre el buen estado de la embarcación;
- Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de infraestructura o daños causados a ésta;
- Cálculo y plan de estiba de la carga;
- Declaración general;
- Declaración de provisiones a bordo;
- Lista de tripulantes, y en su caso de pasajeros;
- Declaración de efectos y mercancías de la tripulación;
- Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas;
- Autorización de la libre plática;

Debe recordarse que conforme lo establece el artículo 24 de nuestra Ley de Navegación el capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero.

Ahora bien, una de las funciones que el capitán tiene a bordo de la embarcación es la de mantener actualizado el diario de navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deben llevar la firma del capitán.¹²⁵⁶

En virtud de que la publicidad naval no sólo se ejerce a través de los sistemas registrales de tierra, sino también a través de los documentos que deben llevarse a bordo, resulta importante conocer cuáles son éstos y cuál es su trascendencia en la publicidad de la embarcación. Sin embargo, no ahondaremos en cada uno de los documentos, sino sólo especificaremos algunas funciones de uno de los más importantes, el diario de navegación. Veamos:¹²⁵⁷

- En general, en él se asientan todos los sucesos —ordinarios y extraordinarios— ocurridos durante la navegación, así como todos los hechos relevantes ocurridos a bordo durante el viaje en lo

¹²⁵⁶ Ley de Navegación, art. 25, fr. II.

¹²⁵⁷ Tomamos algunas de las funciones de la regulación para el caso de la Ley de Navegación argentina, arts. 84 y ss., así como de los comentarios de Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 290 y ss.

relativo a la embarcación en sí, a la tripulación, a los pasajeros y a la carga;

- Situación, derrota y maniobras navegatorias efectuadas;
- Observaciones meteorológicas e hidrográficas efectuadas;
- Actos realizados por el capitán en su carácter de autoridad marítima;
- Actas de deliberaciones de oficialía.

En cuanto al valor probatorio de los documentos que dan publicidad a la embarcación y a su ejercicio de la navegación, debe quedar muy claro que no todos ellos revisten la misma jerarquía. Es decir, algunos de los asientos tendrán valor probatorio pleno por haber sido sancionados por la autoridad marítima a bordo,¹²⁵⁸ que es el capitán actuando en funciones de derecho público. Sin embargo, otros actos revestirán solamente un carácter privado entre las partes involucradas en la propiedad y el ejercicio de la navegación, por lo que al no actuar el capitán como autoridad estatal sus documentos no podrán contar por esa razón, con valor probatorio pleno sino que el valor probatorio de tales documentos deberá ser valorado prudentemente por el juzgador.

Ahora bien, consideramos que es pertinente dejar claro que los documentos que hemos indicado puntualmente párrafos arriba son elementos imprescindibles para la gestión de la embarcación. Algunos tienen un valor para un viaje en especial, pero otros, como concretamente lo es el Diario de navegación debe permanecer a bordo del buque; por lo que ordenar su entrega es aberrante al derecho de la navegación, toda vez que su destino, el navegador, no puede actualizarse ni llevarse a la práctica, si no cuenta con él a bordo, ya que se constituye como elemento imprescindible para, por ejemplo, autorizar su arribo a puerto.¹²⁵⁹

Así pues, creemos que en lo que no contravenga a la Ley de Navegación vigente, por su similitud de funciones, deben aplicarse algunas de las normas que el Código de Comercio establece para el resguardo de la contabilidad de los comerciantes.¹²⁶⁰

Así, creemos que por violentar los principios del derecho de la navegación, ni aún en los casos dispuestos por el artículo 43 del Código

1258 Ley de Navegación, art. 60.

1259 Según lo establece el art. 39 de nuestra Ley de Navegación.

1260 Código de Comercio, arts. 43 y ss.

mercantil: sucesión universal, liquidación de compañía, dirección o gestión comercial por cuenta de otro o de quiebra, podrá entregarse el diario de navegación y todos aquellos documentos que deban permanecer en la embarcación por ser indispensables para cumplir el fin navegatorio de ésta.

De tal manera, en todos los casos —aplicando el artículo 44 del Código de Comercio y con las limitaciones señaladas— sólo podrá decretarse la exhibición de los libros, registros y documentos de los comerciantes a instancia de parte o de oficio, cuando la persona a quien pertenezcan tenga interés o responsabilidad en el asunto en que proceda la exhibición.

Sin embargo —siguiendo con el artículo de mérito—, por ser la embarcación un objeto en desplazamiento constante, y al estar este desplazamiento regulado y procurado por un ordenamiento especial, el reconocimiento sólo podrá hacerse en el lugar y en el tiempo en el que el buque se encuentre apto para ello, según lo indique el naviero, no pudiendo dejarse un acto de esta magnitud a capricho de quien lo solicite, toda vez que aceptar cualquier tiempo y lugar para tal reconocimiento impediría al buque conseguir su destino navegatorio, que es uno de los pilares de nuestro sistema de derecho de la navegación.

VIII. SISTEMAS DE REGISTRO DE EMBARCACIONES

Vale la pena advertir —siguiendo en ello al maestro español, Francisco Fariña— que, según lo establezca el ordenamiento jurídico de cada Estado, puede existir un registro público marítimo de carácter administrativo, y otro, igualmente público, pero de carácter mercantil.¹²⁶¹

De tal manera, mientras que en el administrativo constarían las circunstancias y elementos de conocimiento que acreditan el otorgamiento, por la administración pública federal, de la legitimidad para enarbolar la bandera y demás autorizaciones y documentos de carácter iusadministrativo, en el otro, el mercantil, sólo se harían constar las circunstancias relativas a los sujetos, bienes, hechos, actos y negocios jurídicos regulados por el ordenamiento marítimo.

¹²⁶¹ Fariña, Francisco, *op. cit.*, pp. 1035 y ss. *Cfr.* también con Esturillo, Antonio; Apéndice al Estudio de la Legislación sobre el Registro Mercantil, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Centro de Estudios Registrales, Madrid, España, 1993, pp. 1245 y ss.

El sistema antes descrito responde a las características de los sistemas de registro duales, mientras que aquéllos que engloban todo el contenido registrable en uno solo se denominan sistemas unitarios.

A pesar de que más tarde lo analizaremos a mayor profundidad, adelantemos ya que la legislación mexicana ha optado por el sistema unitario, de modo que todos los documentos registrables, según marca la Ley de Navegación deben serlo en el Registro Público Marítimo Nacional.¹²⁶²

IX. ORGANIZACIÓN DEL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL EN MÉXICO

1. Fuente internacional y antecedentes

Hemos ya delineado el contenido de un esquema general sobre la publicidad naval; esquema éste que debe comprenderse en relación a otros temas estudiados en esta obra, en especial con el análisis sobre la nacionalidad de las embarcaciones, la propiedad, los modos de adquisición de ésta y la copropiedad naval, así como el crédito naval.

Toca ahora observar cómo es que ha permeado la temática analizada en nuestro sistema de publicidad naval —registral— a través del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.

Antes de ahondar en las disposiciones generales y la organización de nuestro registro, conviene aclarar que la obligación de contar con una institución registral de embarcaciones es uno de los compromisos internacionales más extendidos en el mundo¹²⁶³. Efectivamente, la mayoría

¹²⁶² El carácter dual lo define la propia Ley de Navegación en su art. 14. De igual manera, el art. 10. del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional confirma este criterio. Con la conformación del nuevo cuerpo reglamentario no podría cambiar esta realidad, toda vez que la ley marca la característica del sistema unitario que no podrían cambiar las disposiciones reglamentarias. *Cfr. nuestra Historia...; op. cit.*, pp. 150 y ss.

¹²⁶³ Entre los sistemas más influyentes sobre el mexicano, podemos indicar que la Ley de Navegación argentina consagra su sistema registral en el art. 58 de su Ley de Navegación mediante el Registro Nacional de Buques; por su parte, en el caso español es la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Boletín Oficial del Estado del 25 de noviembre de 1992) es el ordenamiento que establece el Registro de Buques y Empresas Navieras (arts. 75 y ss.); en el caso de Estados Unidos el organismo encargado del registro es el *The United States Customs Bureau* de acuerdo al ordenamiento en materia aduanal conocido como U.S.C.A. S.11. Para el estudio de muy diversos sistemas registrales en el mundo recomendamos el texto de Ready, N., *op. cit.*, pp. 55 y ss., que entre otros sistemas analiza los de el Reino Unido, Bahamas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá.

de los países del planeta han celebrado la Conferencia sobre Derecho del Mar de Jamaica de 1982,¹²⁶⁴ en cuyo texto se encuentra una previsión de carácter registral que obliga a los Estados partes.

En efecto, el artículo 94 de la Convención establece los deberes del Estado del pabellón. Entre ellos:

- Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas, y sociales sobre los buques que enarboleden su pabellón;
- Todo Estado mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboleden su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

A pesar de que muchos países occidentales se han abstenido de celebrar la Convención, y algunos otros como Estados Unidos se han opuesto directamente a ello, todos ellos llevan también un registro de embarcaciones con características similares a las ordenadas por el instrumento internacional.¹²⁶⁵

Así pues, mantener un registro con las características señaladas es ante todo un compromiso internacional y una fuente incorporada a nuestro sistema jurídico de acuerdo a la jerarquía ordenada por el artículo 133 constitucional, de tal modo que su incumplimiento acarrearía responsabilidad internacional para México.¹²⁶⁶

Ahora bien, debe recordarse que ya la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 regulaba el establecimiento del Registro Público Marítimo Nacional.¹²⁶⁷ Sin embargo, no sería sino hasta el 29 de agosto de

¹²⁶⁴ El maestro español, José Cervera narra que 117 Estados firmaron el Convenio, de los 141 representados en Jamaica, 23 Estados se limitaron a la firma del acta y uno (Turquía) no firmó ningún documento. En total fueron 130 naciones las que dieron su voto afirmativo, cuatro —Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela— se pronunciaron en contra, aunque por razones distintas, y 17 se abstuvieron, figurando entre ellos los principales países occidentales (Cervera, José, *op. cit.*, p. 67. *Cfr.* también con nuestra *Historia...*, *op. cit.*, pp. 5 y ss.).

¹²⁶⁵ En ese sentido *cfr.* con: Comité Maritime International; *op. cit.*, pp. 471 y ss.; Gilmore & Black, *op. cit.*, pp. 986 y ss.; Chorley & Giles, versión inglesa, *op. cit.*, pp. 26 y ss.; Rodiere, René, *op. cit.*, pp. 70 y ss.

¹²⁶⁶ *Cfr.* con Sepúlveda, Cesar, *op. cit.*, pp. 143 y ss.; Arellano, Carlos, *op. cit.*, pp. 683 y ss.

¹²⁶⁷ Ley de Navegación y Comercio Marítimos, arts. 96 y ss. Además ver nuestra *Historia...*, *op. cit.*, pp. 99 y ss.

1980 cuando fue publicado el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, el cual entre otros elementos preveía: su organización, procedimiento registral, rectificación, cancelación y extinción de las inscripciones, certificaciones e índices, así como el recurso administrativo de inconformidad.

Antes de la vigencia del Reglamento en cita, los sujetos, bienes, actos y demás elementos relativos a la actividad marítima eran inscritos en el Registro Público de Comercio de conformidad con ciertas reglas previstas por el Reglamento del Registro Público de Comercio de 1979:¹²⁶⁸

- Inscripción de buques y aeronaves en el libro primero, o en su caso a la parte primera del Folio Mercantil, con expresión de las características que señalan el artículo 21, fracción XVI, del Código de Comercio y las disposiciones aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación;
- Hipotecas de buques o aeronaves en el libro segundo o la segunda parte del Folio Mercantil.

De conformidad con el transitorio segundo del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, se derogaron todas las disposiciones reglamentarias y circulares expedidas con anterioridad sobre la materia, de modo que a partir de ese momento, las inscripciones de los documentos descritos por la Ley de Navegación vigente únicamente deben hacerse en el Registro Público Marítimo Nacional y ya no en el Registro Público de Comercio, en virtud de tal derogación expresa.

Por último, como sabemos, la Ley de Navegación de 1994 también prevé la figura de la institución en comento y esboza al final de su artículo 14 los elementos que el nuevo cuerpo reglamentario deberá contener sobre la materia: organización y funcionamiento, procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones. Además se ordena el establecimiento de una sección especial en el Registro, para la competitividad de las embarcaciones mexicanas que se inscriban, para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional. Lo que nos queda pues, es esperar a la expedición del cuerpo reglamentario y analizar después si han quedado cubiertos o no los extremos citados por la ley.

1268 Reglamento del Registro Público de Comercio, arts. 31, fr. VI y 32, fr. III.

2. Disposiciones generales y organización

A. A continuación haremos una breve reseña de parte de los contenidos del capítulo Primero del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional —disposiciones generales—¹²⁶⁹ recordando qué debe entenderse a la luz del transitorio uarto de la Ley de Navegación de 1994:¹²⁷⁰

- **Obligatoriedad.** El registro de los actos y documentos previstos por la Ley de Navegación deberá efectuarse en la institución registral en comento;
- **Legitimación.** Tal servicio lo prestará el Estado a través de la SCT a quien tenga interés legal en asegurar el derecho a inscribir, siempre que se satisfagan los requisitos exigibles y se cubran los derechos correspondientes;
- **Publicidad.** Los datos, constancias e información general contenidos en el Registro, estarán a la libre consulta del público interesado y la oficina responsable dará las facilidades físicas y técnicas disponibles al solicitante;
- **Sanción.** Los actos y documentos que conforme a la ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no producirán perjuicios a tercero, quien sí podrá beneficiarse en cuanto le sean favorables;
- **Documentos del extranjero.** En la inscripción de actos o documentos originados en el extranjero, se observará lo dispuesto por el art. 3005 del Código Civil para el Distrito Federal, debiéndose acompañar, en su caso, la traducción al idioma español por un perito autorizado;
- **Supletoriedad.** En todo lo no previsto por el Reglamento, se observarán las normas que sean aplicables al derecho común.

B. Pasaremos ahora a indicar *algunas* de las principales normas que regulan la organización del Registro Público Marítimo Nacional, de conformidad con las actuales disposiciones de su reglamento:¹²⁷¹

¹²⁶⁹ Arts. 10.-60.

¹²⁷⁰ En tanto no sean expedidos los reglamentos de dicha ley, se continúan aplicando los vigentes hasta la fecha, *en lo que no se opongan a la misma*. Así, la interpretación y aplicación del Reglamento debe guardar la jerarquía con la Ley de Navegación.

¹²⁷¹ Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, arts. 10.-11.

- Dependencia. Sus oficinas son dependencias de la Dirección General de Marina Mercante de la SCT;
- Atribuciones del director general. Además de las atribuciones con las que el director general de Marina Mercante cuenta en virtud del Reglamento Interior de la SCT,¹²⁷² tiene como atribución dirigir el servicio público marítimo nacional a sus dependencias y oficinas; resolver las inconformidades promovidas respecto a decisiones de dependencias y oficinas del Registro y autorizar con su firma los instrumentos y acuerdos que a él compete expedir o resolver;
- Atribuciones del titular del Registro. Entre las atribuciones del titular del Departamento del Registro Público Marítimo Nacional se encuentran: ejercer la coordinación de las oficinas del Registro; ser depositario de la fe pública registral, sin perjuicio de la que ejerzan el director general y las oficinas del Registro en sus respectivas jurisdicciones; y, conocer sobre los recursos de inconformidad que se presenten, proponiendo al director general las soluciones respectivas;
- Atribuciones de Jefes de Oficina. Entre las principales atribuciones de éstos se encuentran: registrar los actos y documentos señalados por la Ley de Navegación; recibir y calificar las solicitudes que le sean presentadas; llevar los índices del Registro, y, autorizar con su firma los asientos de los folios, así como las certificaciones;
- Organización de Oficinas. Las oficinas del Registro cuentan con el siguiente organigrama: jefatura, subjefatura, sección de oficialía de partes; Sección de trámite y control; sección de calificación e inscripción; sección de certificación; sección jurídica; sección administrativa; sección de caja; sección de estadística y archivo.

¹²⁷² La SCT cuenta a partir del 25 de junio de 1995 con un nuevo Reglamento Interior que entre otras cosas reglamenta las atribuciones de los servidores públicos y unidades administrativas de dicha dependencia de la Administración Pública Federal Centralizada.

X. EL PROCEDIMIENTO REGISTRAL, TRÁMITES DIVERSOS E INCONFORMIDAD

1. *Procedimiento registral*

A continuación haremos una breve síntesis de parte de los contenidos de mayor relieve del capítulo tercero del Reglamento en comento.¹²⁷³

A. Sistema de Folios. Para la prestación de los servicios registrales, se sigue un sistema de folios, que son las hojas donde se contienen los asientos de presentación, inscripción y anotaciones relativos a cada entidad registral, buque, empresa, etcétera.¹²⁷⁴

B. Contenido del Folio. El folio diario de entrada y trámite debe identificar en sus hojas los documentos que se preste para su registro, para los efectos de fijar y acreditar su prelación y llevar su control. En él deben contenerse:¹²⁷⁵

- Número de entrada progresivo por cada documento recibido;
- Hora, día y año de presentación;
- Naturaleza del acto u operación que contiene;
- Buque, empresa naviera o concesión de que se trate;
- Funcionario a quien se turne el documento;
- Calificación del documento, suspensión o denegación de trámite y,
- Observaciones especiales.

C. Requisitos de validez. En el Folio Marítimo se deben registrar los actos y documentos relativos a buques, empresas o concesiones que hayan reunido los requisitos formales de validez para su registro.¹²⁷⁶

D. Especies de documentos registrables. Se deben inscribir los documentos que señala el artículo 14 de la Ley de Navegación, siempre que

¹²⁷³ Sin embargo para su estudio, interpretación y aplicación remitimos al texto original, ubicado entre los arts. 12 y 30. Es muy importante considerar que los funcionarios del Registro Público Marítimo Nacional, en su carácter de funcionarios públicos federales y en virtud de desarrollar actuaciones de categorías iusadministrativa, se encuentran sujetos al cumplimiento de las normas de la *Ley Federal del Procedimiento Administrativo*. De modo específico a dictar los actos administrativos con apego a los elementos y requisitos que marca el art. 3o. de dicho ordenamiento.

¹²⁷⁴ Reglamento, art. 12.

¹²⁷⁵ *Idem*, art. 13.

¹²⁷⁶ *Idem*, art. 16.

consistan en: testimonios de escrituras públicas, copias certificadas de las pólizas actas y asientos de corredores públicos,¹²⁷⁷ actas notariales u otros documentos legalmente auténticos; títulos y resoluciones administrativas originales o su copia certificada; resoluciones o providencias judiciales certificadas; documentos privados ratificados legalmente.¹²⁷⁸

E. Anotaciones en los asientos de inscripción. En ellos se anotará lo relativo a: títulos de adquisición y transmisión de dominio de buques, aquellos por los que se grave su propiedad o posesión; contratos de arrendamiento o construcción de naves; así como sus cambios o modificaciones; cancelación o pérdida de embarcaciones; así como de su matrícula; abanderamiento de navíos, etcétera.¹²⁷⁹

F. Solicitudes ante el Registro. La solicitud que presente el interesado ante la Oficialía de Partes de la oficina central o local correspondiente pueden ser de: inscripción, cancelación, certificación y rectificación.¹²⁸⁰

G. Trámite de registro. Para proseguir con el trámite de registro una vez recibido el documento y entregada la boleta de recibo respectiva, se deben seguir los siguientes pasos:¹²⁸¹

- Se confronta la documentación exhibida, se determina la naturaleza jurídica del acto de que se trata, verificándose los antecedentes registrales respectivos;
- Si se resuelve que es procedente el registro, se hará la liquidación de los derechos de inscripción correspondientes y se expedirá la orden de pago correlativa;
- Una vez hecho el pago, se lleva a cabo el registro del acto o documento en cuestión;
- Después de efectuada la inscripción, se turna el documento al Jefe de la Oficina para su autorización.

H. Defectos insubsanables. Cuando el documento o título adolezca de defectos no subsanables, sean contradictorios con los contenidos de los asientos registrales preexistentes o no proceda legalmente su registro, la autoridad puede denegar su registro. Sin embargo, si los errores son co-

1277 Ley Federal de Correduría Pública, art. 18.

1278 Reglamento, art. 17.

1279 *Idem*, art. 20.

1280 *Idem*, art. 24.

1281 *Idem*, art. 28.

rregibles, debe otorgar un plazo razonable a fin de que se enmienden, de modo que de no hacerlo, dentro del término concedido, se desecha la solicitud.¹²⁸²

I. Momento de producción de efectos. El registro produce sus efectos desde el día y la hora en que el documento haya sido presentado en la oficina registradora. Ahora bien, cuando por resolución judicial se ordene la inscripción de un acto o documento cuyo registro hubiese sido negado, éste debe surtir sus efectos de acuerdo a lo antes señalado.¹²⁸³

2. *Trámites diversos: rectificación, cancelación y extinción de inscripciones*

A. Rectificación. Los errores cometidos en las inscripciones, ya sean de fondo o de forma, pueden ser rectificadas de oficio o a petición de parte interesada, a través de un nuevo asiento que los corrija, y deberá ser autorizado con la firma del jefe de la oficina donde la inscripción haya sido hecha. Ahora bien, los asientos de rectificación no surten efecto retroactivo, sino más bien desde la fecha en que se hiciera constar la rectificación. Finalmente, la Dirección General de Marina Mercante o cualquiera de los interesados en una inscripción pueden oponerse a la rectificación que otro solicite, resolviéndose judicialmente la controversia que sea planteada.¹²⁸⁴

B. Extinción. Por otro lado, la extinción de las inscripciones resulta de la respectiva cancelación, que procede también a petición de parte legitimada o por mandamiento de autoridad competente.¹²⁸⁵

C. Cancelación. Por último, la cancelación de inscripciones se debe hacer constar en el folio correspondiente, anotándose las causas que la originaron, así como los datos relativos a quien la ordenó o solicitó.¹²⁸⁶

3. *Certificación e índices*

A. Certificación. Las oficinas del Registro deben expedir certificaciones de los contenidos de los folios a quienes lo soliciten. Su objeto es

¹²⁸² *Idem*, art. 29.

¹²⁸³ *Idem*, art. 30.

¹²⁸⁴ *Idem*, arts. 31-33.

¹²⁸⁵ *Idem*, art. 34.

¹²⁸⁶ *Idem*, art. 35.

hacer constar la existencia o inexistencia de asientos registrales, o bien el contenido de determinado contenido registral.¹²⁸⁷

B. Índices. Cada oficina del Registro debe seguir un sistema de índices para la localización de los folios por buque, empresa naviera, etcétera, tomando como clave el número registral correspondiente.¹²⁸⁸

4. *Recurso de inconformidad*

Cuando se niegue una inscripción, cancelación, expedición de certificados o la rectificación de asientos, o que al resolverse uno de estos servicios se cause un perjuicio al interés jurídico del solicitante, éste o su representante legal pueden interponer el recurso de inconformidad¹²⁸⁹ ante la Dirección General de Marina Mercante, directamente o por conducto de la oficina del Registro que corresponda.¹²⁹⁰

El recurso debe presentarse dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de notificación del acuerdo denegatorio, debiendo el interesado expresar en su escrito los agravios que el acto le depara, las pruebas que ofrezca, así como los fundamentos de derecho en que se apoye.¹²⁹¹

Después de quince días de admitido, se tiene por concluido el periodo de presentación y desahogo de pruebas y dentro de los quince días siguientes, el director debe resolver en definitiva dentro del ámbito administrativo.¹²⁹²

XI. COMENTARIO A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE CONDICIONES PARA EL REGISTRO DE EMBARCACIONES DE 1986

1. *Generalidades*

Y a hemos analizado el texto de algunos instrumentos internacionales en temas específicos sobre la publicidad naval; en especial, las disposi-

¹²⁸⁷ *Idem*, arts. 37-39.

¹²⁸⁸ *Idem*, art. 41.

¹²⁸⁹ *Idem*, art. 43.

¹²⁹⁰ El agotamiento del recurso de inconformidad no es obligatorio, por lo que el particular podrá plantear directamente el Juicio Fiscal respectivo, conforme a las normas especiales de la Ley Orgánica del Tribunal Fiscal de la Federación y al Código Fiscal de la Federación. Luego de resuelto en tal instancia, el único juicio que podría agotar sería el de garantías conforme a los arts. 158 y ss. de la Ley Reglamentaria de los arts. 103 y 107 constitucionales (Ley de Amparo).

¹²⁹¹ *Idem*, art. 44.

¹²⁹² *Ibidem*.

ciones de la Convención de Jamaica de 1982, que sin duda es la más relevante por el número de Estados para quienes se encuentra en vigor.

Toca ahora el turno al instrumento internacional celebrado en Ginebra, Suiza el 7 de febrero de 1986 por únicamente 9 Estados, de entre los cuales sólo 4 lo han ratificado.¹²⁹³ Nuestro país ratificó la Convención el día 21 de enero de 1988. Sin embargo, de acuerdo a su artículo 19, no entrará en vigor sino hasta 12 meses después de la fecha en que no menos de 40 Estados, cuyo tonelaje combinado sea por lo menos del 25% del total mundial, sean parte de la misma.

La importancia de la Convención es más bien académica que práctica, pues todavía se observa muy lejana la fecha de su entrada en vigor, por lo que haremos únicamente algunas observaciones de carácter general sobre la misma.¹²⁹⁴

2. *Comentarios generales*¹²⁹⁵

Dentro de los objetivos de la Convención se encuentra el de asegurar el vínculo auténtico entre el buque y el Estado cuyo pabellón enarbola, así como posibilitar el efectivo ejercicio de su jurisdicción y control sobre la embarcación respecto a la identificación y contabilización de los propietarios y operadores, así como respecto a cuestiones administrativas, técnicas y sociales. En general las previsiones generales,¹²⁹⁶ esto es, los postulados más genéricos son muy parecidos a sus correlativos de la Convención de Jamaica de 1982.

Ahora bien, por lo que hace al tema de nuestro interés particular, el del registro de las embarcaciones, en términos generales, su artículo 11 dispone genéricamente lo siguiente:¹²⁹⁷

A. El Estado deberá establecer un registro de las embarcaciones que enarboleden su bandera, el cual deberá mantenerse del modo que el Estado

¹²⁹³ Los Estados que la han ratificado —hasta finales de 1996— además de nuestro país, son por sus denominaciones en inglés: Egypt, Ivory Coast, Lybian Arab Jamahiriya. Ver el *Libro del Año*, 1996, del CMI en donde consta el estado de las ratificaciones.

¹²⁹⁴ El ámbito de aplicación de la Convención es sobre embarcaciones de no menos de 500 toneladas de arqueo bruto o total registrado (art. 3o.).

¹²⁹⁵ Para nuestra breve semblanza hemos acudido al texto original en el idioma inglés, anexo al texto de Ready, N., *op. cit.*, pp. 215 y ss.

¹²⁹⁶ Art. 4o.

¹²⁹⁷ El texto aquí señalado es una síntesis del artículo 11 de la versión en inglés, por lo que para toda interpretación y aplicación se deberá remitir al texto original y no al presente.

determine y en conformidad con las disposiciones relevantes de la Convención. La embarcación inscrita en el registro del Estado deberá contener los nombres del propietario o copropietarios, o el nombre del arrendatario cuando la legislación nacional así lo prevea.

B. La inscripción deberá contener los siguientes elementos:

- El nombre de la embarcación y el previo nombre y registro si lo hubiere;
- El lugar o puerto de registro, o puerto de matrícula y el número oficial o señal distintiva de la embarcación;
- En su caso, el distintivo internacional de la embarcación;
- El nombre de los constructores, lugar y año de la construcción;
- La descripción de las características técnicas más importantes de la embarcación;
- El nombre, domicilio y nacionalidad del propietario o copropietarios de la embarcación;
- La fecha de cancelación o suspensión del registro previo de la embarcación;
- El nombre, domicilio y nacionalidad del arrendatario;
- Las especificaciones sobre gravámenes constituidos sobre la embarcación;
- Si el buque está sujeto a copropiedad, la porción quirataria de cada copropietario;
- El nombre, domicilio y nacionalidad del operador, cuando éste no sea el propietario o el arrendatario de la embarcación.

C. Antes de tramitar la inscripción de la embarcación en su Registro, el Estado deberá asegurarse de que el registro previo de la embarcación haya sido cancelado.

D. En el supuesto de una embarcación objeto de un contrato de arrendamiento el Estado deberá asegurarse de que el derecho de enarbolar el pabellón del tercer Estado se encuentre suspendido.

Hasta aquí el desarrollo del presente capítulo. Hemos intentado plasmar un esquema general que coadyuve a la interpretación y aplicación de los aspectos registrales de algunas de las figuras del derecho de la navegación. Quien aplique los criterios y las normas aquí expuestas deberá tener en cuenta que el sustento del sistema de publicidad naval es

la seguridad jurídica tanto de los que participan como de los que pueden llegar a participar en la actividad marítima.

Por último, pese a que el origen de las instituciones del tema sea iusprivatista, no debemos olvidar que la jerarquía de sus normas se inserta también en la esfera del derecho público.