

La reacción del Derecho Internacional Público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia

Autora: Ana María Maestro Cortizas

Tesis doctoral UDC / 2020

Director: Prof. Dr. D. José Manuel Sobrino Heredia

Tutor: Prof. Dr. D. José Manuel Sobrino Heredia

Programa de doctorado en Derecho



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

El Prof. Dr. D. José Manuel Sobrino Heredia, Catedrático de Derecho internacional público y Relaciones Internacionales de la Universidade da Coruña, como director y tutor de la tesis,

ACREDITA

Que esta tesis doctoral, titulada “La reacción del Derecho internacional público frente al fenómeno de los pabellones o banderas de conveniencia” y presentada por Dña. Ana María Maestro Cortizas, resume su trabajo de investigación y cumple con los requisitos legales, por lo que se informa favorablemente y se autoriza su presentación y defensa para optar al grado de Doctora en Derecho por la Universidade da Coruña con mención internacional.

Y que, para que así conste a los efectos oportunos, se firma esta licencia en A Coruña, a 27 de noviembre de 2020.

Prof. Dr. D. José Manuel Sobrino Heredia

A mi familia

Resumo:

Os pavillóns de conveniencia tiveron un profundo impacto nas actividades marítimas. A ausencia dunha regulación específica deste fenómeno e dunha definición clara da relación auténtica que debe existir entre un buque e o seu Estado de pavillón marcou o seu réxime xurídico. Asemade, motivou a adopción de múltiples tratados internacionais para abordar as consecuencias negativas da utilización de pavillóns de conveniencia e para tratar de matizar o principio de xurisdición exclusiva do Estado de pavillón en alta mar. Sen embargo, un dos problemas fundamentais relacionados cos pavillóns de conveniencia, como é a falta de transparencia sobre a identidade do verdadeiro propietario do buque, segue sen resolverse. O obxectivo deste traballo é, dunha banda, analizar as consecuencias da interpretación das disposicións de Dereito internacional público sobre a nacionalidade e o rexistro dos buques polos tribunais internacionais sobre os pavillóns de conveniencia e, doutra banda, estudar os esforzos para eliminar os efectos máis prexudiciais da utilización de pavillóns de conveniencia a través da progresiva introducción de estándares para o exercicio da liberdade de navegación e para desalentar as actividades ilícitas no mar.

Resumen:

Los pabellones de conveniencia han tenido un profundo impacto en las actividades marítimas. La ausencia de una regulación específica de este fenómeno y de una definición clara de la relación auténtica que debe existir entre un buque y su Estado de pabellón ha marcado su régimen jurídico. Asimismo, ha motivado la adopción de múltiples tratados internacionales para abordar las consecuencias negativas de la utilización de pabellones de conveniencia y para tratar de matizar el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en alta mar. Sin embargo, uno de los problemas fundamentales relacionados con los pabellones de conveniencia, como es la falta de transparencia sobre la identidad del verdadero propietario del buque, permanece sin resolver. El objetivo de este trabajo es, por un lado, analizar las consecuencias de la interpretación de las disposiciones de Derecho internacional público sobre la nacionalidad y registro de los buques por los tribunales internacionales sobre los pabellones de conveniencia y, por otro lado, estudiar los esfuerzos para eliminar los efectos más perniciosos de la utilización de pabellones de conveniencia a través de la progresiva introducción de estándares para el ejercicio de la libertad de navegación y para desalentar las actividades ilícitas en el mar.

Abstract:

Flags of convenience have had a deep impact on maritime activities. The absence of specific provisions on this phenomenon and the lack of a clear definition of the genuine link that must exist between a ship and its flag State have left its footprint on its legal regime. Furthermore, it has led to the adoption of a plethora of international treaties dealing with the negative consequences of the use of flags of convenience and the qualification of the principle of exclusive flag State jurisdiction on the high seas. However, one of the fundamental problems related to flags of convenience, namely the

lack of transparency regarding the identity of the beneficial owner of the ship, remains unsolved. The purpose of this work is, on the one hand, to analyse the consequences of the interpretation of the International Law provisions on ship nationality and registration by international courts on flags of convenience, and, on the other hand, to examine the endeavours to eliminate the most pernicious effects of the use of flags of convenience through the progressive implementation of standards to exercise the freedom of navigation and to deter illegal activities at sea.

ÍNDICE

LISTA DE SIGLAS	13
INTRODUCCIÓN.....	19
PRIMERA PARTE: LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES EN DERECHO DEL MAR Y EL FENÓMENO DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA	29
CAPÍTULO PRIMERO.- EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE Y LA PRUEBA DE SU NACIONALIDAD EN DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO	31
INTRODUCCIÓN	33
SECCIÓN PRIMERA.- EL MARCO CONCEPTUAL DEL FENÓMENO DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA: EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE Y SU NACIONALIDAD EN DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO.....	35
INTRODUCCIÓN	37
1.1.- El estatuto jurídico del buque en Derecho internacional público	37
1.2.- La nacionalidad del buque como parte fundamental del estatuto jurídico del buque	53
SECCIÓN SEGUNDA.- LA PRUEBA DE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE Y, EN PARTICULAR, EL RÉGIMEN JURÍDICO-INTERNACIONAL DEL REGISTRO DE BUQUES.....	79
INTRODUCCIÓN	81
1.3.- El pabellón del buque.....	81
1.4.- El registro de buques en Derecho internacional público	98
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO PRIMERO.....	143
CAPÍTULO SEGUNDO.- CARACTERIZACIÓN JURÍDICA DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA: LA RELEVANCIA DE LA RELACIÓN AUTÉNTICA.....	149
INTRODUCCIÓN	151
SECCIÓN PRIMERA.- EL ORIGEN HISTÓRICO Y LA PROYECCIÓN INTERNACIONAL DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA.....	153
INTRODUCCIÓN	155
2.1.- Los antecedentes históricos de los pabellones de conveniencia: la utilización de pabellones extranjeros hasta el siglo XX.....	155
2.2.- El surgimiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia y otras realidades conexas.....	163
2.3.- La reacción de los estados marítimos tradicionales ante los pabellones de conveniencia: la creación de segundos registros de buques.....	182

SECCIÓN SEGUNDA.- DELIMITACIÓN DE LA NOCIÓN DE PABELLÓN DE CONVENIENCIA Y CRITERIOS PARA SU IDENTIFICACIÓN.....	193
INTRODUCCIÓN	195
2.4.- Criterios propuestos para caracterizar los pabellones de conveniencia	199
2.5.- La teoría de la relación auténtica o del vínculo genuino	212
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO SEGUNDO.....	277
CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE.....	281
SEGUNDA PARTE: LAS RESPUESTAS JURÍDICO-INTERNACIONALES AL FENÓMENO DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA	283
CAPÍTULO TERCERO.- Las consecuencias de los pabellones de conveniencia en las actividades marítimas lícitas y las respuestas jurídico-internacionales a las mismas ..	285
INTRODUCCIÓN	287
SECCIÓN PRIMERA.- El impacto de los pabellones de conveniencia en el ámbito laboral y fiscal.....	289
INTRODUCCIÓN	291
3.1.- La reducción de costes de explotación de buques: su impacto en el ámbito laboral y el control de los buques deficientes	292
3.2.- Las ventajas fiscales de los pabellones de conveniencia y su vinculación con los paraísos fiscales	330
SECCIÓN SEGUNDA.- El impacto de los pabellones de conveniencia en el ámbito técnico, medioambiental y de seguridad marítima	365
INTRODUCCIÓN	367
3.3.- Los estándares técnicos, medioambientales y de seguridad marítima: su creación por parte de distintos actores internacionales y los pabellones de conveniencia como posible laguna en su aplicación efectiva	367
3.4.- Mecanismos de aplicación de los estándares técnicos y de seguridad marítima y medioambiental alternativos a la jurisdicción y control efectivos del Estado de pabellón.....	414
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO TERCERO	447
CAPÍTULO CUARTO.- Los pabellones de conveniencia como mecanismo facilitador de actividades ilícitas y la respuesta del Derecho del Mar	453
INTRODUCCIÓN	455
SECCIÓN PRIMERA.- El impacto de los pabellones de conveniencia sobre la protección marítima y las actividades de policía marítima.....	457
INTRODUCCIÓN	459
4.1.- La vinculación de los pabellones de conveniencia con el terrorismo y otros riesgos para la seguridad	460

4.2.- Otros aspectos de la protección marítima: el tráfico ilícito de drogas y armas, el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos en el mar. Una cuestión transversal: la transparencia en los registros de buques y en las sociedades relacionadas con el transporte marítimo.....	480
SECCIÓN SEGUNDA.- Los pabellones de conveniencia y la pesca INDNR	547
INTRODUCCIÓN	549
4.3.- La pesca INDNR y la incidencia de los pabellones de conveniencia	549
4.4.- Instrumentos jurídicos de control de la pesca INDNR: las limitaciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en los tratados internacionales y medidas de gestión y conservación de las OROP	590
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO CUARTO	641
CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE	647
CONCLUSIONES FINALES	651
CONCLUSIONS	661
BIBLIOGRAFÍA	671
TABLA DE TRATADOS	713
DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA	725
LEGISLACIÓN ESTATAL	735
TABLA DE JURISPRUDENCIA	743
SELECCIÓN DE DOCUMENTOS	751

LISTA DE SIGLAS

ACFN	American Committee for Flags of Necessity
AELC	Asociación Europea de Libre Comercio
AII	Acuerdo de Intercambio de Información
AMERP	Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
AROP	Acuerdo Regional de Ordenación Pesquera
BEPS	Erosión de la base imponible y el traslado de beneficios
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
BOE	<i>Boletín Oficial del Estado</i>
BUNKERS	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques
CAOI	Comisión del Atún para el Océano Índico
CARICOM	Comunidad del Caribe
CCRVMA	Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos
CCSBT	Comisión para la Conservación del Atún del Sur
CDI	Comisión de Derecho Internacional
CDI	Convenio de doble imposición
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados del África Occidental
CEDH	Convenio Europeo de los Derechos Humanos
CFE	Centros financieros extraterritoriales u <i>offshore</i>
CGPM	Comisión General de Pesca del Mediterráneo
CIADI	Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones
CIAT	Comisión Interamericana del Atún Tropical
CICAA	Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico
CIJ	Corte Internacional de Justicia
CIOSL	Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres
CITES	Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres
CLC	Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos
CNUCIB	Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques

CNUCYD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CNUDOT	Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional
CNUMAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo
COFI	Comité de Pesca de la FAO
COLREG	Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes
CPA	Corte Permanente de Arbitraje
CPANE	Comisión de Pesquerías del Atlántico Nororiental
CPJI	Corte Permanente de Justicia Internacional
CRS	<i>Common Reporting Standard</i>
CSC	Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores
DIS	Danish International Ship Register
DISERO	Sistema de ofertas de reasentamiento de desembarco
DOCE	<i>Diario Oficial de las Comunidades Europeas</i>
DOUE	<i>Diario Oficial de la Unión Europea</i>
DUDH	Declaración Universal de los Derechos Humanos
EUROS	Registro de Buques de la Comunidad Europea
FACS	Federation of American Controlled Shipping
FAL	Facilitación
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
FENU	Fuerza de Emergencia de las Naciones Unidas
FIDAC	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos
FMI	Fondo Monetario Internacional
FPAD	Producción, almacenamiento y descarga
FPNUL	Fuerza Provisional de las Naciones Unidas para el Líbano
FRU	Frente Revolucionario Unido
FSI	Flag State Implementation
GAFI	Grupo de Acción Financiera Internacional
GAFIC	Grupo de Acción Financiera del Caribe o <i>Caribbean Financial Action Task Force</i>
GANUPT	Grupo de Asistencia de las Naciones Unidas para el Período de Transición

GATT	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio
GIS/ISR	German International Shipping Register
IGS	Código Internacional de Gestión de la Seguridad
<i>ILM</i>	<i>International Legal Materials</i>
IMSAS	Plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI
INDNR	Ilegal, no declarada y no reglamentada
ISF	International Shipping Federation
ISP	Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación
ITF	International Transport Workers' Federation
LECrIm	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LNM	Ley de Navegación Marítima
<i>LNTS</i>	<i>League of Nations Treaty System</i>
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial
MAR	Registro internacional de buques de Madeira
MARPOL	Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques
MCAA	<i>Multilateral Competent Authority Agreement</i>
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MOU	Memorandum of Understanding (memorando de entendimiento)
NIS	Norwegian International Ship Register
NLRB	National Labor Relations Board
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OECE	Organización Europea para la Cooperación Económica
OCMI	Organización Consultiva Marítima Internacional
OFDPD	Oficina de las Naciones Unidas de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMI	Organización Marítima Internacional
ONUCA	Grupo de Observadores de las Naciones Unidas para Centroamérica
ONURC	Organismo de Naciones Unidas para la Reconstrucción de Corea
OPANO	Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste

OROP	Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera
ORP	Organizaciones Regionales de Pesca
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
PAI-INDNR	Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR
PBIP	Protección de los buques y de las instalaciones portuarias
PESF	Programa de Evaluación del Sector Financiero
PIDCP	Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos
PMA	Países menos adelantados
PPB	Plan de Protección del Buque
PIIP	Plan de Protección de la Instalación Portuaria
<i>RCADI</i>	<i>Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye</i>
REB	Registro Especial Brasileiro
REBECA	Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias
<i>RIAA</i>	<i>Reports of International Arbitral Awards</i>
RINA	Registro Italiano Navale
RISC	<i>Registry Information Sharing Compact</i>
<i>RMT</i>	<i>Review of Maritime Transport</i>
RSRS	Reciclaje responsable de buques
SAR	Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo
SCV	Seguimiento, control y vigilancia
SEAFO	Organización de la Pesca del Atlántico Suroriental
SEC	Sociedades extranjeras controladas
SIA	Sistema de identificación automática
SIOFA	Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional
SNP	Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SPRFMO	Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur
STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar
SUA	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima

SVA	Servicio de Vigilancia Aduanera
TAAF	Tierras Australes y Antárticas Francesas
TCA	Tratado sobre el Comercio de Armas
TCEE	Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea
TEDH	Tribunal Europeo de los Derechos Humanos
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TIDM	Tribunal Internacional de Derecho del Mar
TIJ	Tribunal Internacional de Justicia
TNP	Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares
TPJI	Tribunal Permanente de Justicia Internacional
TN	Toneladas netas
TPM	Toneladas de peso muerto
TRB	Toneladas de registro bruto
TRN	Toneladas de registro neto
UFA	Unidades flotantes de almacenamiento
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
<i>UNTS</i>	<i>United Nations Treaty System</i>
URSS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
USSB	United States Shipping Board
VMS	Sistema de Seguimiento de Barcos
WCPCF	Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central
WWF	Foro Mundial para la Naturaleza
ZEE	Zona económica exclusiva

INTRODUCCIÓN

Las actividades marítimas constituyen una fuente de riqueza para muchos Estados. A pesar del estancamiento de los últimos años, el transporte marítimo mundial ha seguido una tendencia creciente en las últimas décadas, trasladando un volumen de 1100 millones de toneladas de mercancías¹. Sin embargo, el exceso de capacidad y las crisis periódicas sumieron al sector en un contexto de competencia creciente desde el final de la Segunda Guerra Mundial. Estas circunstancias propiciaron la consolidación de la utilización de pabellones extranjeros, que ofrecían la posibilidad de reducir considerablemente los costes de explotación de los buques, entre otros atractivos, y la proliferación de registros de buques especializados en la captación de tonelaje de los Estados marítimos tradicionales. Desde entonces, la coyuntura económica y los intereses presentes en el sector han hecho que el fenómeno no haya dejado de crecer, expandiéndose progresivamente a otras flotas y a otros sectores de actividad. Actualmente, los pabellones más utilizados en todo el mundo son los de Panamá, Liberia y las Islas Marshall, que representan el 42 % de la capacidad de transporte y el 33,6 % del valor de la flota mundial².

Sin embargo, las facilidades que otorgan los registros de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia para los cambios de pabellón, los laxos requisitos exigidos para el registro y la falta de capacidad de estos Estados de pabellón para controlar adecuadamente el cumplimiento del Derecho del Mar por parte de los buques que enarbolan su pabellón permiten la realización de actividades marítimas en condiciones muchos menos garantistas que los Estados marítimos tradicionales, lo cual conlleva claros riesgos para los intereses de los demás Estados implicados en el tráfico marítimo (Estados de nacionalidad de los verdaderos propietarios del buque, Estados ribereños, Estados rectores del puerto, Estados de origen de los trabajadores del mar, Estados de comercialización de las capturas de pescado, etc.). Estas mismas características proporcionan impunidad a las personas físicas o jurídicas que deciden abanderar sus buques bajo pabellón de conveniencia para realizar actividades ilícitas en el mar.

§ El objetivo de este trabajo es el estudio de las implicaciones jurídicas del fenómeno de los pabellones de conveniencia en Derecho internacional público. La tesis desarrolla dos ideas fundamentales: en primer lugar, la ausencia consciente de una definición del concepto de pabellón de conveniencia en Derecho internacional público y, en segundo lugar, el progresivo abandono de los esfuerzos de eliminar este fenómeno, que se vieron sustituidos por iniciativas fragmentarias para abordar las consecuencias negativas de la utilización de buques que enarbolan pabellones de conveniencia.

¹ CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, United Nations Publications, Genève, 2019, pág. X, y UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, United Nations Publications, Genève, 2020, pág. 2.

² UNCTAD, *RMT 2020*, cit., pág. 38.

La necesidad de definir el concepto de pabellón de conveniencia constituía una deriva natural de las aproximaciones institucionales al fenómeno, a falta de una definición jurídica vinculante. Sin embargo, los Estados han rechazado todas las oportunidades que se les han presentado para avanzar en la delimitación del fenómeno de los pabellones de conveniencia y, de hecho, cualquier intento en este sentido ha hecho peligrar los instrumentos jurídicos en los que se contenía. En este contexto, el debate sobre la relación auténtica, tan necesario para la correcta identificación de los casos en los que se utilizan pabellones de conveniencia, ha resultado estéril por su interpretación jurisprudencial, que ha restado claridad y eficacia a las disposiciones de Derecho del mar sobre la nacionalidad de los buques. De esta forma, la delimitación del fenómeno de los pabellones de conveniencia se ha realizado con carácter aproximativo y se ha hecho coincidir con el fenómeno económico con el que corresponde. Sin embargo, la falta de voluntad de los Estados de sancionar o atribuir consecuencias concretas a la utilización de pabellones de conveniencia impide dar un tratamiento adecuado a sus efectos sobre la navegación marítima, ya que, pese a que la mayoría de los pabellones de conveniencia comparten unas determinadas características y han sido adecuadamente identificados a través de distintas listas, que normalmente parten de la elaborada por la International Transport Workers' Federation (ITF), no reciben un tratamiento jurídico diferenciado del resto de buques que enarbolan un pabellón extranjero. Por tanto, no existe una base jurídica convencional de ámbito universal para resolver todas las cuestiones que plantean los pabellones de conveniencia.

Aunque en un principio muchos de los Estados de nacionalidad de los propietarios de los buques se opusieron a esta práctica, nunca se ha conseguido que entrara en vigor un instrumento jurídico que prohibiera o desincentivara realmente la utilización de pabellones de conveniencia. Progresivamente, la política normativa se desplazó hacia la regulación de los efectos más perniciosos de la utilización de buques que enarbolan pabellones de conveniencia, promoviendo la adopción de estándares jurídicos en distintos ámbitos y, por tanto, desarrollando las consecuencias jurídicas de la utilización de buques deficientes. La falta de especialidad en la regulación supone que se aplica una regulación prevista y desarrollada en un momento histórico en el que la mayor parte de la flota permanecía abanderada en los Estados de los que eran nacionales los verdaderos propietarios de su flota y que gira en torno a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en la alta mar, que constituye dos tercios de los mares y océanos, a pesar de que actualmente se calcula que alrededor del 70 % del tonelaje mundial enarbola un pabellón extranjero³. Aunque, como afirma CASADO, el mundo evolucionó mucho entre las dos primeras conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar y la tercera⁴, las disposiciones que regulan la nacionalidad y el pabellón de los buques han

³ CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, United Nations Publications, Genève, 2019, pág. 36.

⁴ CASADO, R., "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y su pretensión de universalidad y generalidad", en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 14 y 15.

permanecido prácticamente inmutables en la CNUDM. Por tanto, los Estados han priorizado la libertad de establecimiento de los requisitos para conceder su nacionalidad y su pabellón a los buques como manifestación de la libertad de navegación y, a su vez, de la soberanía de los Estados, y esta elección se refleja en el crecimiento y la expansión de la utilización de pabellones de conveniencia, que ha sido una constante en la navegación marítima desde principios del siglo XX. Este fenómeno ha demostrado su flexibilidad y adaptabilidad a los cambios en las actividades marítimas y el debate sobre el tratamiento jurídico que debería recibir permanece abierto, por lo que su actualidad es innegable.

§ A pesar de que España es un Estado eminentemente marítimo desde hace siglos y de que España aparece en las listas de principales propietarios de pabellones de conveniencia, la doctrina no ha prestado una especial atención a los aspectos jurídico-internacionales de la nacionalidad del buque y, particularmente, de la utilización de pabellones de conveniencia, hasta hace pocas décadas. Al margen de las menciones a esta materia en los manuales de Derecho internacional público y algunas monografías sobre aspectos más concretos sobre Derecho del mar, la primera y única monografía española sobre los pabellones de conveniencia es la publicada por SANTIAGO HERNÁNDEZ YZAL en 1960⁵, que, a pesar de su reducida extensión (apenas llegaba a las 40 páginas), contenía toda la información actualizada sobre los aspectos más destacables del fenómeno, que, por lo demás, resultaba de sobra conocido. Sesenta años después, no se ha publicado otra obra monográfica sobre esta importante cuestión, que afecta casi al 70 % del tonelaje mundial abanderado.

Sin embargo, la doctrina española no ha permanecido ajena a la evolución tanto del fenómeno como del Derecho del mar. Escasos pero valiosos artículos se han dedicado al estudio de los pabellones de conveniencia a lo largo de las décadas, actualizando la doctrina española y agregando los avances que se producían en la doctrina extranjera sobre la misma materia. El primer artículo que se publicó enteramente dedicado al estudio de los pabellones de conveniencia fue el de GARCÍA-GABALDÓN, J. L., “Pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales. Ventajas e inconvenientes de la creación de un Registro especial en Canarias”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. VII, n.º. 1, 1989, págs. 253 – 289, motivado, como su título indica, por la inminente creación de segundos registros en diversos Estados marítimos tradicionales, y al que siguieron otras publicaciones sobre esta cuestión, tanto desde el punto de vista del Derecho internacional público como del Derecho mercantil⁶. Posteriormente, se han

⁵ HERNÁNDEZ, S., *Pabellones de conveniencia*, Comité de Derecho Marítimo, Barcelona, 1960.

⁶ MARTÍNEZ, J. A., “De las banderas de conveniencia a los segundos registros”, *Tribuna Social*, n.º. 49, 1995, págs. 36 – 39; SAN JOSÉ, J., “Segundos registros de buques”, en EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, San Sebastián, 1997, págs. 57 – 93; CARLIER, M., *El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy*, ANAVE, Madrid, 2002; DOMÍNGUEZ, M. P., “El Registro Especial de Buques de Canarias”, *Revista Electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja*, vol. 2, n.º. 1, 2004, págs. 99 – 122; MARTÍN, A. F., “El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras”, *Hacienda Canaria*, n.º. 12, 2005, págs. 47 – 60, y MAESTRO, A. M., “Las autoridades nacionales frente a los pabellones de conveniencia: la creación de nuevos registros”, en

dedicado dos artículos al estudio de los pabellones de conveniencia con carácter general en revistas internacionales y nacionales⁷. Por último, no se debe olvidar la primera y más completa teorización sobre la relación auténtica, que realizó SOBRINO en un capítulo de libro dedicado al impacto del fenómeno de los pabellones de conveniencia en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada⁸, y no ha sido superada. Asimismo, la doctrina española comprende varios artículos especializados sobre aspectos sectoriales de este fenómeno, entre los que destacan las aportaciones de CARRIL relativas a sus aspectos laborales⁹ y un estudio del INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS sobre el impacto de los pabellones de conveniencia en la seguridad marítima¹⁰. En este contexto, el interés de un estudio sistemático de este fenómeno resulta evidente.

De igual forma, existen en la doctrina española múltiples publicaciones sobre nacionalidad y registro de buques. Muchas de ellas incluyen referencias a la cuestión de los pabellones de conveniencia al hilo del análisis del régimen general de la competencia personal del Estado¹¹ o del estatuto del buque o de alguno de sus aspectos

SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 395 – 411.

⁷ MONTERO, F. J., “Open registers: past, present and future”, *Marine Policy* vol. 27, n.º. 1, 2003, págs. 513 – 523; CASTILLO, M., “A propósito de las banderas de conveniencia: nacionalidad del buque y obligaciones del Estado de pabellón”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXI, n.º. 1, 2004, págs. 121 – 149, y SUÁREZ, P., “Los pabellones de conveniencia”, *Ingeniería Naval*, vol. 2006, n.º. 835, marzo de 2006, págs. 75 – 84.

⁸ SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, en VARGAS, M., y SALINAS, A. (Coords.), *Soberanía del Estado y derecho internacional: homenaje al profesor Juan Antonio Carrillo Salcedo*, Tomo II, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 2005, págs. 1331 – 1348.

⁹ CARRIL, X. M., “Aspectos laborales y de seguridad social de los pabellones de conveniencia”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, vol. 108, n.º. 1, 2001, págs. 909 – 927, y CARRIL, X. M., “Advantages and disadvantages of the parallel flags in an international shipping context”, en ANTAPASSIS, A.; LIA, A., y ROSAEG, E. (Eds.), *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2009, págs. 337 – 345.

¹⁰ DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*, Documento de Opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos 52/2015, de 21 de mayo de 2015.

¹¹ FERNÁNDEZ, J. C., “VI. Competencia personal del Estado”, en GONZÁLEZ, J. D., *et al.*, “Jurisprudencia española de Derecho internacional público (1975-1976)”, *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º. 1, 1977-1978, págs. 451 – 527; SINGH, N., “Pabellón del buque y responsabilidad del Estado (nacionalidad del buque y nacionalidad del Estado)”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 1, n.º. 1, 1981, págs. 161 – 173; SÁNCHEZ, J. I., “Derecho comunitario y Derecho del mar (Observaciones a la sentencia del TJCE de 24 de noviembre de 1992, Poulsen C-286/90)”, *Revista de Instituciones Europeas*, vol. 20, n.º. 1, 1993, págs. 141 – 154; ALONSO, C., “El estatuto jurídico del buque”, en DE EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, Donostia, 1997, págs. 23 – 51; MARTÍNEZ, M. I., “Abanderamiento y nacionalidad del buque”, en ARROYO, I., *et al.*, *Estudios de Derecho Marítimo en Homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2000, págs. 199 – 247; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho*, vol. 18, n.º. 1, julio de 2005, págs. 119 – 144; DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, Dilex, Paracuellos del Jarama, 2005, págs. 33 – 80; HINOJO, M., “La insuficiente regulación de la cuestión del pabellón en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 79 – 97; SOBRINO, J. M., “La tensión

concretos¹², entre los que destaca el estudio del pabellón de las organizaciones internacionales¹³. Asimismo, existen diversos estudios históricos sobre los aspectos económicos e histórico-jurídicos de la marina mercante española (entre los que destacan los de VALDALISO) y de algunos registros de buques, incluyendo un análisis del registro de buques de Panamá, que ofrece el pabellón de conveniencia con mayor tonelaje abanderado¹⁴.

entre la gobernanza zonal y la gobernanza global en la conservación y gestión de los recursos pesqueros”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 455 – 483, y ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., “The ‘Mirror Flags’: Ship registration in globalised ship breaking industry”, *Transportation Research Part D*, vol. 48, n.º. 1, 2016, págs. 378 – 392.

¹² ROIS, L., “El control por el Estado de sus nacionales como medio para combatir las actividades pesqueras ilícitas: El Real Decreto 1134/2002 de 31 de octubre, sobre la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 6, n.º. 1, 2003, págs. 1 – 12; GARCÍA, M., « Cayucos (pirogues) : navigation et juridiction », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 167 – 181; MAESTRO, A. M., “Jurisprudencia española en materia de Derecho internacional público - Comentarios de sentencias - Represión del tráfico de estupefacientes en alta mar - Derecho del mar - Jurisdicción de Estados distintos del Estado de pabellón - Jurisdicción preferente del Estado de pabellón - Cooperación internacional en la lucha contra el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas - Alteración de los signos distintivos de un buque: Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 11 de noviembre de 2015 (ROJ: STS 4587/2015)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 68, n.º. 1, 2016, págs. 135 – 138; GARCÍA, M., “Falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos contra el medio ambiente (pesca IUU) cometidos por españoles mediante buques de pabellón extranjero en alta mar (Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, asunto *Vidal Armadores*)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 69, n.º. 2, 2017, págs. 345 – 351, y GARCÍA, M., “La sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, y la jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos de pesca IUU cometidos por españoles en alta mar mediante buques de pabellón extranjero. Algunas consideraciones críticas”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 619 – 636.

¹³ IGLESIAS, J. L., “El derecho al pabellón de las organizaciones internacionales”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 24, n.º. 3 – 4, 1971, págs. 339 – 352; HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », en CASADO, R., y CATALDI, G., *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 419 – 459, y MAESTRO, A. M., “La creación de un registro comunitario: el fallido registro de buques de la Unión Europea (EUROS)”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 863 – 887.

¹⁴ FERNÁNDEZ, C., *Disquisiciones náuticas*, tomo I, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau, Madrid, 1876; VALDALISO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Herri-Ardularitzaren Euskal Erakundea / Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991; VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (1830 – 1983): Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*, Marcial Pons, Madrid, 2006; ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *Las patentes de navegación. 1786-2006: Estudio histórico-legislativo sobre las normas reguladoras de las patentes de navegación desde el reinado de Carlos III hasta nuestros días*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2007; TORRES, M.; TORRES, E., y VALDALISO, J. M., *La Compañía Marítima del Nervión: Los hombres, la empresa y los barcos (1899 – 1986)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008; VALDALISO, J. M., “El transporte marítimo en España, 1850-1936”, en BARCIELA, C.; DI VITTORIO, A.; FENICIA, G., y OSTUNI, N., *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2013, págs. 361 – 382; ROCA, M., *El registro de buques del Estado de la Ciudad del Vaticano: Derecho marítimo vaticano*,

Esta situación de carencia de estudios monográficos sobre los pabellones de conveniencia en la doctrina española contrasta con la situación en la doctrina en lengua inglesa, francesa e italiana, en las que existen varias monografías y artículos sobre los pabellones de conveniencia y la nacionalidad de los buques, que, pese a ser antiguas¹⁵, constituyen la base teórica fundamental sobre la que se asientan los estudios posteriores. Las publicaciones sobre esta cuestión responden, fundamentalmente, a las siguientes categorías: estudios sobre la nacionalidad del buque¹⁶, estudios sobre los pabellones de conveniencia desde el punto de vista registral o de captación de tonelaje¹⁷, estudios

CEU Ediciones, Madrid, 2015, y PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., “The Panama Ship Registry: 1917-2017”, *Marine Policy*, vol. 77, n.º. 1, 2017, págs. 13 – 22.

¹⁵ FEDOZZI, P., « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 10, núm. 5, 1925, págs. 1 – 222; RIENOW, R., *The Test of Nationality of a Merchant Vessel*, Columbia University Press, New York, 1937; QUADRI, R., *Le navi private nel diritto internazionale*, A. Giuffrè, Milano, 1939; FLORIO, F., *La Nazionalità della Nave e Legge della Bandiera*, Giuffrè, Milano, 1957; BAKER, R. P., “Flags of Refuge for the Shipping Industry – Federal Income Tax Considerations”, *Tax Law Review*, vol. 13, n.º. 2, 1958, págs. 137 – 166; PINTO, R., « Les pavillons de complaisance », *Journal de Droit International*, vol. 87, n.º. 1, 1960, págs. 345 – 369; VINAR, B., “Effect of the ‘genuine link’ principle of the 1958 Geneva Convention on the national character of a ship”, *New York University Law Review*, vol. 35, n.º. 1, 1960, págs. 1049 – 1067; ROUX, M., *Les pavillons de complaisance*, LGDJ, Paris, 1961; BOCZEK, B. A., *Flags of Convenience. An International Study*, Harvard University Press, Cambridge, 1962; SINGH, N., “International Law Problems of Merchant Shipping”, *RCADI*, vol. 107, Brill / Nijhoff, Den Haag, 1962, págs. 1 – 167; SHILS, E., “The flag of necessity fleet and the American economy”, *Labour Law Journal*, vol. 13, n.º. 2, 1962, págs. 151 – 170; GOLDIE, L. F. E., “Recognition and Dual Nationality – A Problem of Flags of Convenience”, *British Yearbook of International Law*, vol. 39, 1963, págs. 220 – 283, y MEYERS, H., *The Nationality of Ships*, Martinus Nijhoff, Den Haag, 1967.

¹⁶ FAY, F. M., « La nationalité des navires en temps de paix », *Revue Générale de Droit International Public*, 1973, págs. 1010 – 1078; ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *Espaces et Ressources Maritimes*, vol. 3, n.º. 1, 1988, págs. 104 – 111; CARON, D. D., “Ships, Nationality and Status”, en BERNHARDT, R. (Ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, vol. 11, Amsterdam, North Holland, 1989, págs. 400 – 407; CURRIE, P. J., “Registration of ships under bareboat charter with particular reference to dual registration”, *Diritto Marittimo*, vol. 91, n.º. 1, 1989, págs. 415 – 427; WISWALL, F. L., “Flags of Convenience”, en LOVETT, W. A. (Ed.), *United States Shipping Policies and the World Market*, Quorum Books, Westport / London, 1996, págs. 107 – 125; ODEKE, A., *Bareboat Charter (Ship) Registration*, Kluwer Law International, Den Haag / London / Boston, 1998; READY, N. P., *Ship Registration*, 3.ª ed., Lloyds of London Press, London, 1998; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 14, n.º. 1, 1999, págs. 137 – 154; KAMTO, M., « La nationalité des navires en Droit international », en *La Mer et son Droit*, Pedone, Paris, 2003, págs. 343 – 373; COMBACAU, J., « L’opposabilité et la preuve de la nationalité de l’État en droit international », *SFDI, Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 93 – 116; COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, Routledge, New York, 2015, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. II, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 19 – 38.

¹⁷ METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *Marine Policy*, vol. 5, n.º. 1, 1981, págs. 52 – 66; BERGSTRAND, S. J., *Buy the Flag: Developments in the Open Registry Debate*, Polytechnic Central London, London, 1983; THUONG, L. T., “From Flags of Convenience to Captive Ship Registries”, *Transportation Journal*, vol. 27, n.º. 2, 1987, págs. 22 – 34; EGIYAN, G. A., “‘Flag of convenience’ or ‘open registration’ of ships”, *Marine Policy*, vol. 14, n.º. 2, 1990, págs. 106 – 111; TOH, R. S., y PHANG, S. K., “Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future”, *Transportation Journal*, vol. 33, n.º. 2, 1993, págs. 31 – 39; ANDERSON, H. E., “The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, n.º. 1, 1996, págs. 139 – 170; MONTEBELLO, C., “Le bandiere di convenienza, sistemi di registrazione alternativi e Port State control”, *Trasporti: Diritto, economia, politica*, vol. 85, n.º. 1, 2001, págs. 149 – 185; SLIM, H., « Les pavillons de complaisance », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut*

sobre la teoría de la relación auténtica¹⁸ y estudios sobre aspectos particulares o novedosos de los pabellones de conveniencia¹⁹. Como se comprobará, la mayor parte de

Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007), Pedone, Paris, 2008, págs. 81 – 104, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *Ship Registration: Law and Practice – Second Edition*, London, 2009.

¹⁸ TACHE, S. W., “The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link”, *International Lawyer*, vol. 16, n.º. 2, 1982, págs. 301 – 312; MCCONNELL, M. L., “‘... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 16, n.º. 3, 1985, págs. 365 – 396; WEFERS BETTINK, H. W., “Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships”, *Netherlands Yearbook of International Law*, vol. 18, n.º. 1, 1987, págs. 69 – 119; OUDE-ELFERINK, A. G., “The genuine link concept: time for a post mortem?”, en DEKKER, I. F., y POST, H. H. G. (Eds.), *On the foundations and sources of international law*, T.M.C. Asser Press, La Haya, 2003, págs. 41 – 63; CORBIER, I., « Le lien substantiel : expression en quête de reconnaissance », *Annuaire de droit maritime et océanique*, vol. 26, n.º. 1, 2008, págs. 269 – 285; SLOANE, R. D., “Breaking the Genuine Link. The Contemporary International Legal Regulation of Nationality”, *Harvard International Law Review*, vol. 50, n.º. 1, 2009, págs. 1 – 60; COGLIATI-BANTZ, V. P., “Disentangling the ‘Genuine Link’: Enquiries in Sea, Air and Space Law”, *Nordic Journal of International Law*, vol. 79, n.º. 3, 2010, págs. 383 – 432; MCCONNELL, M. L., “Forging or Forgoing the ‘Genuine Link’? A Reflection on the Maritime Labour Convention, 2006 and Other Approaches”, en CHIRCOP, A.; LETALIK, N.; MCDORMAN, T. L., y ROLSTON, S. J. (Eds.), *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives – Essays in Honor of Edgar Gold*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2012, págs. 401 – 425; MENSAH, T. A., “Flags of convenience: problems and promises”, en MEJÍA, M. Q., *Selected Issues in Maritime Law and Policy*, Nova Science Publishers, Hauppauge, 2013, págs. 25 – 52, y POWELL, E., “Taming the beast: How the international legal regime creates and contains flags of convenience”, *Annual Survey of International and Comparative Law*, vol. 19, n.º. 1, 2013, págs. 263 – 300.

¹⁹ ARGIROFFO, E., “Flags of Convenience and Substandard Vessels – A Review of the ILO’s approach to the problem”, *International Labour Review*, vol. 110, n.º. 5, 1974, págs. 437 – 454; HERMAN, L., “Flags of convenience – New Dimensions to an Old Problem”, *McGill Law Journal*, vol. 24, n.º. 1, 1978, págs. 1 – 28; OSIEKE, E., “Flags of convenience vessels: recent developments”, *American Journal of International Law*, vol. 73, n.º. 4, 1979, págs. 604 – 627; PAYNE, R., “Flags of Convenience and Oil Pollution: A Threat to National Security”, *Houston Journal of International Law*, vol. 3, n.º. 1, 1980, págs. 67 – 100; SINAN, I. M., “UNCTAD and Flags of Convenience”, *Journal of World Trade Law*, 1984, págs. 95 – 109; MATLIN, D. F., “Re-evaluating the status of flags of convenience under International Law”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 23, n.º. 5, 1990 – 1991, págs. 1017 – 1055; VUKAS, B., y VIDAS, D., “Flags of Convenience and High Seas Fishing: The Emergence of a Legal Framework”, en STOKKE, O. S. (Ed.), *Governing High Seas Fisheries: The Interplay of Global and Regional Regimes*, Oxford University Press, Oxford, 2001, págs. 53 – 90; WING, M. J., “Rethinking the Easy Way Out: Flags of Convenience in the Post-September 11th Era”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 28, n.º. 1, 2004, págs. 173 – 190; DE SOMBRE, E., “Fishing under Flags of Convenience: Using Market Power to Increase Participation in International Regulation”, *Global Environmental Politics*, vol. 5, n.º. 4, 2005, págs. 73 – 94; FERREL, J. K., “Controlling flags of convenience: one measure to stop overfishing of collapsing fish stocks”, *Environmental Law*, vol. 35, n.º. 2, 2005, págs. 323 – 390; DESOMBRE, E. R., *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, MIT Press, Cambridge, 2006; SHAUGHNESSY, T., y TOBIN, E., “Flags of inconvenience: freedoms and insecurity on the High Seas”, *Journal of International Law & Policy*, vol. V, 2006 – 2007, págs. 1 – 31; MARCOPOULOS, A. J., “Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 32, n.º. 1, 2007, págs. 277 – 312; STØLSVIK, G., “Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea”, en KWA, C. G., y SKOGAN, J. K., *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, London / New York, 2007, págs. 162 – 174; MOMTAZ, D., « Le pavillon en temps de crise : Le pavillon dans l’engrenage de la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 29 – 38; CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, en MICHALOWSKI, S. (Ed.), *Corporate Accountability in the Context of Transitional Justice*, Routledge, Abingdon, 2013, págs. 228 – 246, y SANG-MAN, K., y JINGHO, K., “Flags of Convenience in the Context of the OECD BEPS Package”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, n.º. 2, 2018, págs. 221 – 238.

las cuestiones jurídicas que plantea el uso de pabellones de conveniencia ya se habían tratado en las primeras monografías sobre esta cuestión, aunque se puede apreciar una evolución hacia un tratamiento sectorial de las mismas, en detrimento del desarrollo de las cuestiones relacionadas con el Derecho relativo a la nacionalidad de los buques, que se puede explicar por la evolución en el tratamiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia por los Estados y en las organizaciones internacionales.

Para la elaboración de este trabajo, hemos utilizado la mayor parte de las fuentes académicas publicadas sobre la nacionalidad de los buques, los pabellones de conveniencia y todo tipo de temas conexos en lengua española, inglesa y francesa, por razones de proximidad y por tratarse de lenguas destacadas en el ámbito científico. Sin embargo, se ha intentado tener en cuenta todo tipo de aportaciones relevantes en otras lenguas. De la misma forma, hemos accedido a las fuentes jurídicas primarias y a la documentación pertinente de las organizaciones internacionales sobre todos los puntos de Derecho tratados a lo largo del trabajo, priorizando el tratamiento de unas u otras fuentes en función de su necesidad para el análisis realizado. El desarrollo de este trabajo ha sido posible gracias a una beca de Formación del Profesorado Universitario (FPU) concedida por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en 2016, y a los fondos bibliográficos de la Universidade da Coruña; de la Université de Rennes 1, donde realicé una estancia de investigación en 2018, de la Biblioteca del Palacio de la Paz, de la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra y de la Universidad de Chicago.

§ Con respecto a la metodología empleada en esta investigación, para el análisis de las fuentes bibliográficas se ha utilizado una pluralidad de métodos debido a la variedad y la tipología de los textos y la información utilizada, de carácter principalmente jurídico, pero también histórico y económico, debido al carácter multidisciplinar de los aspectos relevantes del fenómeno estudiado. Los métodos empleados son los siguientes: el método analítico, ya que se debe examinar una gran cantidad de información recopilada en distintas fuentes; el método inductivo, porque entre los objetivos del trabajo se encuentra la extracción de conclusiones generales a partir de conocimientos particulares, y el método histórico, debido a la introducción de consideraciones históricas para el estudio del fenómeno de los pabellones de conveniencia. En algunos puntos, se ha recurrido a un análisis exegético o comparativo para tratar de dar respuesta a ciertas cuestiones. En cuanto a los métodos de interpretación de las normas jurídicas, con las salvedades que supone el Derecho internacional público en cuanto a los mismos, se han empleado los métodos literal, histórico, teleológico y autoritativo, en función de los casos.

§ Por lo que respecta a la sistemática seguida en este trabajo, se ha tratado de conferir al análisis una estructura binaria de corte cartesiano, estructurándolo en dos partes. La primera parte comprende la contextualización del fenómeno estudiado en relación con las instituciones jurídicas que le sirven de base y han permitido su desarrollo y, en la segunda parte, se han analizado las respuestas jurídicas que se han desarrollado para las principales consecuencias negativas de la navegación bajo pabellones de conveniencia, según las distintas temáticas abordadas convencionalmente.

Por lo que se refiere a la primera parte, esta se construye sobre dos capítulos. El primer capítulo se centra en el análisis de algunos conceptos básicos para la investigación sobre los pabellones de conveniencia, partiendo del concepto y del estatuto jurídico del buque, que resulta fundamental para la delimitación del objeto de estudio, y analizando a continuación el régimen de nacionalidad de los buques en Derecho internacional público y el de su prueba, que está constituido por el pabellón y el registro de buques. La amplia libertad que la CNUDM concede a los Estados de pabellón para determinar las condiciones para otorgar su nacionalidad (y, por ende, su pabellón) a los buques y para configurar su registro de buques ha permitido la creación y el desarrollo del fenómeno de los pabellones de conveniencia, y es desde este prisma desde el que se analizan estas instituciones.

En el segundo capítulo, se aborda la evolución del fenómeno de los pabellones de conveniencia y el concepto y las características de los pabellones de conveniencia. En primer lugar, se estudian los precedentes históricos más relevantes de utilización de pabellones extranjeros, incidiendo en las particularidades que los diferencian de la práctica actual. En segundo lugar, se procede a analizar los factores que propiciaron el crecimiento y la expansión del fenómeno hasta su consolidación y a detectar las tendencias actuales en el desarrollo del fenómeno. A continuación, se analiza el concepto de pabellón de conveniencia, teniendo en cuenta las diferentes teorías propuestas y las características que se atribuyen a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. Por último, dada la importancia que se le ha dado en la doctrina y el contraste que supone su tratamiento en la jurisprudencia de los tribunales internacionales, se examina pormenorizadamente la teoría de la relación auténtica.

La segunda parte se divide en otros dos capítulos: los capítulos tercero y cuarto. El tercer capítulo se dedica al impacto negativo de la navegación bajo pabellones de conveniencia sobre las actividades marítimas lícitas. En primer lugar, se analizan los aspectos laborales y fiscales de este fenómeno, incidiendo en los límites que los pabellones de conveniencia suponen para la aplicación de los tratados aplicables y a la inadecuación de algunas iniciativas para corregir algunos aspectos problemáticos de este fenómeno. En segundo lugar, se analiza el estado de ratificación o adopción de estándares técnicos, medioambientales y de seguridad marítima por parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, así como las alternativas a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en esta materia.

En el cuarto y último capítulo se estudia la vinculación de los pabellones de conveniencia con las actividades ilícitas en el mar, analizando las temáticas propias de la protección marítima y de la delincuencia organizada transnacional desde el punto de vista del fenómeno estudiado y, por tanto, desde las limitaciones a la actuación de los Estados sobre los buques que enarbolan el pabellón de otros Estados. En primer lugar, se abordarán los riesgos que suponen los buques que enarbolan pabellones de conveniencia en relación con el terrorismo y la financiación de organizaciones terroristas. A continuación, en relación directa con estas cuestiones, se estudiará la regulación del tráfico de armas y de la proliferación de armas de destrucción masiva.

Posteriormente, se analizará el uso de pabellones de conveniencia en el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y en el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos por vía marítima, así como la necesidad de la aplicación de unos estándares de transparencia en las actividades marítimas para resolver el principal escollo que los pabellones de conveniencia suponen para el cumplimiento del Derecho internacional público y para evitar la proliferación del fraude de pabellón, que se desarrolla brevemente como fenómeno relacionado con los pabellones de conveniencia. Por último, se estudia el uso de los pabellones de conveniencia en la pesca INDNR y las facilidades que ofrecen para el incumplimiento del Derecho del mar y, particularmente, las medidas de conservación y ordenación de las OROP.

§ Por último, me gustaría expresar mi reconocimiento a todos aquellos que han contribuido al desarrollo de esta tesis. En primer lugar, me gustaría reconocer mi gratitud hacia el profesor Sobrino, que dirigió este trabajo y me ha guiado y aconsejado sabía y pacientemente a lo largo de estos años, y sin cuyo apoyo este trabajo no se habría terminado. Me gustaría extender mi agradecimiento a Adela, Gabriela, Marta, Jorge y Artak, profesores del área de Derecho internacional público de la UDC; a los profesores Marta García Pérez y Gonzalo Barrio García, a mis compañeras Belén, Laura, Annina, Petruta, Valentina, Margaret, Léa, Elena, Ramona, Ioana, Raluca y Begoña; al Profesor Guillaume Le Floch de la Université de Rennes 1, a mis compañeros de doctorado de la Facultad de Derecho y a mis alumnos de Grado y Doble Grado, así como al personal de las bibliotecas de la Facultad de Derecho de la Universidad de A Coruña, de la Academia de Derecho Internacional de La Haya, del IDPSP y del CEDRE de la Université de Rennes 1 y de la Oficina de las Naciones Unidas de Ginebra, que facilitó mi investigación y me ofreció consejos muy valiosos. De forma particular, me gustaría expresar mi agradecimiento a las personas que en algún momento me enviaron materiales o me ayudaron a conseguirlos, especialmente a las profesoras Nathalie Ros, Adela Rey, Gabriela Oanta y Marta Sobrido, y a Margaret O'Connor. En último lugar, quiero expresar mi agradecimiento más profundo a mi familia y amigos por su cariño y apoyo incondicional, especialmente en los últimos meses de 2020, y a Isis Ramírez-Godelier y a Sylvain Richard, sin cuyo concurso esta tesis podría haber acabado físicamente en el fondo del río Vilaine.

**PRIMERA PARTE: LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES EN DERECHO
DEL MAR Y EL FENÓMENO DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA**

CAPÍTULO PRIMERO.- EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE Y LA PRUEBA DE SU NACIONALIDAD EN DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

INTRODUCCIÓN

Los pabellones de conveniencia han surgido por un conjunto de causas, fundamentalmente de carácter económico, pero también han estado influenciados por el marco jurídico aplicable a las actividades marítimas. Al margen de la regulación específica de algunos aspectos de las mismas, el régimen de atribución y prueba de la nacionalidad de los buques en Derecho del Mar ha permitido y, a través de la interpretación elegida de algunos de los preceptos de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y de la CNUDM, ha permitido el desarrollo y la consolidación del fenómeno. Aunque tanto en la doctrina como en las organizaciones internacionales han surgido voces críticas con el mantenimiento de este sistema, comprobaremos que las fuentes del Derecho internacional público sobre esta materia han evitado prohibir explícitamente el fenómeno de los pabellones de conveniencia y han optado por priorizar la libertad de los Estados de pabellón de establecer los requisitos necesarios para otorgar la nacionalidad a los buques frente a otro tipo de consideraciones.

El estudio del fenómeno de los pabellones de conveniencia requiere partir de una serie de conceptos básicos de Derecho del Mar que permitan una comprensión más profunda del contexto jurídico en el que se enmarca. A ellos se destina este capítulo, que se inicia con una sección en la que se desarrolla el concepto de buque en Derecho internacional público, que resulta fundamental para la investigación, ya que, a pesar de ser un concepto relativamente sencillo de intuir, es el objeto sobre el que se manifiestan las consecuencias del fenómeno. Se destaca especialmente el principio de unidad del buque, que tiene consecuencias sobre la protección que distintos Estados pueden ejercer sobre el mismo.

A continuación, en la segunda sección, se analiza, su estatuto jurídico en Derecho del mar, analizando tanto los orígenes de su regulación en Derecho internacional como su régimen actual. Las instituciones más relevantes para este análisis son, obviamente, la nacionalidad de los buques, que constituye el presupuesto fundamental sobre la que se ha construido el fenómeno de los pabellones de conveniencia, y sus medios de prueba, que son el pabellón y los documentos resultantes del registro. Aunque a los efectos del estudio posterior, las diferencias entre estos tres conceptos no resultan excesivamente relevantes, se ha optado por estudiar separadamente cada uno de ellos y analizar su interacción y en qué medida permiten la existencia de los pabellones de conveniencia o contribuyen a su mantenimiento.

**SECCIÓN PRIMERA.- EL MARCO CONCEPTUAL DEL FENÓMENO DE
LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA: EL ESTATUTO JURÍDICO DEL
BUQUE Y SU NACIONALIDAD EN DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO**

INTRODUCCIÓN

El análisis jurídico del fenómeno de los pabellones de conveniencia requiere partir de una serie de conceptos fundamentales que han posibilitado su surgimiento. En concreto, debemos partir del estatuto jurídico del buque en Derecho internacional público (1.1) para comprender, por un lado, la realidad que abarca el objeto de ese fenómeno y, en particular, el carácter funcional de la definición del buque en Derecho internacional público (1.1.1), y, por otro lado, el alcance del concepto de buque en esta rama del Derecho, que resultará fundamental para el establecimiento de jurisdicción sobre los elementos materiales y personales que se encuentren a bordo del mismo (1.1.2). Este estudio proporcionará los límites del alcance del régimen jurídico de los pabellones de conveniencia en Derecho internacional público, ya que el Derecho del mar no se ocupa de otro tipo de embarcaciones. Además, dentro del estatuto jurídico del buque, resulta de especial relevancia el concepto de nacionalidad del buque (1.2), ya que la consecuencia de la utilización de los pabellones de conveniencia es la selección de una nacionalidad distinta de la que *a priori* correspondería al buque según el criterio de la relación auténtica, previsto en el artículo 91.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (CNUDM)²⁰, para la obtención de alguna ventaja. Para ello, debemos analizar brevemente la institución de la nacionalidad en Derecho internacional público (1.2.1), para conocer el contexto jurídico en el que se desarrolló la nacionalidad de los buques, y, posteriormente, el régimen de la nacionalidad de los buques en Derecho internacional como institución fundamental de atribución de la jurisdicción sobre el buque (1.2.2), haciendo hincapié en su origen decimonónico y en las escasas pero significativas limitaciones que impone el Derecho internacional público a la libertad de los Estados de pabellón para establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques.

1.1.- El estatuto jurídico del buque en Derecho internacional público

1.1.1.- El concepto de buque en Derecho internacional público

Para el estudio de los pabellones de conveniencia, el primero de los conceptos fundamentales que se debe tener en cuenta es la noción de buque, ya que es en el contexto de la navegación marítima en el que ha surgido este fenómeno. Con carácter general, un buque es una estructura idónea para el transporte en aguas navegables²¹. No existe una definición convencional de carácter general del concepto de buque en Derecho internacional, aunque sí se ha considerado útil proporcionar algunos criterios para su distinción²². Durante siglos, la definición del buque no se consideró necesaria ni

²⁰ 1833 UNTS 3.

²¹ Vid. ANDERSON, H. E., "The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives", *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, n.º. 1, 1996, pág. 140, nota 1.

²² Vid. LUCCHINI, L., « Le navire et les navires », en SOCIETE FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL, *Le navire en droit international. Colloque de Toulon*, Pédone, Paris, 1992, pág. 17, y LUCCHINI, L., VOELCKEL, M., *Droit de la mer*, tome 2, vol. 2, Pedone, Paris, 1996, págs. 4 y 17. Nótese el contraste con

deseable, porque prácticamente todos los artefactos de navegación marítima entran dentro del concepto ideal de buque y porque un concepto jurídico-internacional único de buque podría interferir en la legislación interna de los Estados de pabellón²³.

Existen dos circunstancias que dificultan la elaboración de una definición satisfactoria del concepto. En primer lugar, el término engloba diversos significados en el Derecho convencional: en algunos textos, a través de la palabra “buque” se hace referencia al propietario, al explotador del buque o al Estado de pabellón²⁴, y no solo al medio de transporte a través del cual se efectúa la navegación marítima. En segundo lugar, existe una pluralidad de definiciones parciales del concepto de buque para fines determinados, lo cual no ha constituido un verdadero obstáculo para la aplicación del Derecho internacional en sectores específicos²⁵. En esta aproximación sectorial, se han incluido definiciones de buques en tratados de carácter sectorial o específico, por lo que habrá que estar a la definición dada por el convenio que resulte de aplicación en cada caso, lo cual resta seguridad jurídica al estatuto del buque²⁶, aunque no haya ocasionado problemas en la práctica. Así, en función de la temática, podemos encontrar diversas definiciones de buque que, aunque no en todos los casos son totalmente coincidentes, sí mantienen un cierto paralelismo. A diferencia de lo que ocurre en muchos ordenamientos jurídicos nacionales, como el español, las definiciones no contienen referencias a la navegabilidad o la flotabilidad del buque²⁷.

la situación en los ordenamientos jurídicos internos, en los que sí se suele ofrecer un concepto de buque de carácter general o transversal. Sobre este punto, *vid.* ALONSO, C., “El estatuto jurídico del buque”, en DE EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, Donostia, 1997, págs. 29 – 47, y DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, Dilex, Paracuellos del Jarama, 2005, págs. 33 – 80.

²³ *Vid.* MEYERS, H., *The Nationality of Ships*, Martinus Nijhoff, Den Haag, 1967, pág. 23.

²⁴ *Vid.* MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 8 – 13, y 17; O’CONNELL, D. P., *The International Law of the Sea*, vol. II, Oxford University Press, Oxford, 1984, págs. 747 y 748; CONETTI, G., “Sulla nozione di nave nel diritto internazionale pubblico”, *Trasporti*, vol. 2000, n.º. 80, 2000, págs. 77 y 78, y PAIK, H. Y., “The Tribunal’s Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, en INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal international du droit de la mer à l’état de droit : 1996-2016*, Brill/Nijhoff, Leiden/Boston, 2018, pág. 64.

²⁵ *Vid.* LUCCHINI, L., y VOELCKEL, M., *op. cit.*, págs. 18 y 19.

²⁶ *Vid.* MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016, págs. 72 y 73, y PAIK, H. Y., “The Tribunal’s Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, *cit.*, pág. 63. *Vid.* también GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, Établissements Mellottée, Chateauroux, 1932, p. 64, que resalta la dificultad de ofrecer una definición satisfactoria del buque y la ejemplifica con la *Territorial Waters Jurisdiction Act* británica de 1978, que consideraba que la categoría de buque incluía “*every description of ship, boat or other floating craft*”, asumiendo, por tanto, como único criterio el de la flotabilidad. Sobre los problemas para la consideración de los buques autónomos no tripulados como buques en el sentido del Derecho del mar, *vid.* CHADWICK, K., “Unmanned maritime systems will shape the future of naval operations: is international law ready?”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 132 – 156.

²⁷ *Vid.* MATILLA, R., *El naviero y sus auxiliares. El buque*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1995, págs. 121 y 122.

En el ámbito del trabajo marítimo, la noción de buque tiene un carácter general en cuanto a las actividades cubiertas y a la titularidad pública o privada del buque, pero suele incluir restricciones relacionadas con el tipo de actividad que desempeñen los buques y con su tonelaje. Así, en el Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio, de 9 de julio de 1920, se entiende por buque “todas las embarcaciones, buques o barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima, excepción hecha de los buques de guerra”. En el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, adoptado en Ginebra el 24 de junio de 1926, y en vigor desde el 4 de abril de 1928, se define en su artículo 2 el buque como “cualquier clase de barco o embarcación, de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a la navegación marítima”. No obstante, conforme a su artículo 1.2, se excluye de su ámbito de aplicación a los buques de guerra, a los buques de Estado que no estén dedicados al comercio; a los buques dedicados al cabotaje nacional, a los yates de recreo, a las embarcaciones comprendidas en la denominación de *Indian country craft*, a los barcos de pesca, y a las embarcaciones cuyo tonelaje sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos, y a los buques destinados al cabotaje (“*home trade*”, según la expresión utilizada en las versiones en castellano y en inglés del Convenio) que se encuentren por debajo de determinado límite de tonelaje. Conviene notar que la exclusión de estas categorías de embarcaciones del ámbito de aplicación de un convenio concreto no implica automáticamente su exclusión del concepto de buque en Derecho internacional, dado que se trata de un convenio con un ámbito de aplicación material muy especializado. Sin embargo, sí manifiesta las diferencias en el tratamiento de los buques de Estado, las pequeñas embarcaciones y los barcos de pesca en el Derecho internacional, que se explicarán más adelante.

Uno de los instrumentos más recientemente adoptados en este ámbito, el Convenio sobre el trabajo marítimo, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006, en su artículo 2.1.i), define el buque como “toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias”. Además, en el apartado 4 de ese mismo artículo, se establece el ámbito de aplicación del Convenio:

“Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhows* y los juncos. El presente Convenio no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares”.

Como se puede apreciar, existen ciertas similitudes con respecto al Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, adoptado en Ginebra el 24 de junio de 1926. Al igual que en este Convenio, se excluyen de su ámbito de aplicación

(aunque no expresamente del concepto de buque) los buques de guerra, los barcos de pesca y las pequeñas embarcaciones tradicionales.

En cambio, en el ámbito de la prevención y la gestión de las consecuencias de la contaminación marina y de la seguridad marítima, la definición es mucho más amplia, aunque también está sometida a restricciones en cuanto al tipo de actividad en determinados tratados. El artículo 2.5 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 5 de abril de 1966, define los buques de pesca como “buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos de la mar”. El artículo 1.1 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969, en vigor desde el 19 de junio de 1975²⁸, define “barco” (en su versión en castellano, se ha utilizado este término) como “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel”. El artículo 2.2 del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos²⁹, abierto a la firma el 29 de noviembre de 1969 y en vigor desde el 6 de mayo de 1975, define “barco” como “(a) toda nave apta para la navegación cualquiera que sea su tipo, y (b) todo artefacto flotante, excepto las instalaciones o aparejos destinados a la exploración y explotación de los recursos del fondo de los mares, de los océanos o subsuelos”. En el artículo III.2 del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias³⁰, abierto a la firma el 29 de diciembre de 1972 y en vigor desde el 30 de agosto de 1975, se entiende por buques “los vehículos que se muevan por el agua [...], de cualquier tipo que sean”, incluyendo los vehículos “que se desplazan sobre un colchón de aire y los vehículos flotantes, sean o no autopropulsados”. Esta misma definición se incluye en el artículo 1.6 del Protocolo a este convenio, hecho el 7 de noviembre de 1996 y reformado en 2006. El artículo 2.4 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)³¹, abierto a la firma el 17 de febrero de 1978 y en vigor desde el 2 de octubre de 1983, define buque como “todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes”. Una definición prácticamente idéntica se recoge en el artículo 2.3 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de 30 de noviembre de

²⁸ 973 UNTS 3, modificado en 1992 por la siguiente definición de buque: “Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte”.

²⁹ 970 UNTS 211.

³⁰ 1046 UNTS 120.

³¹ 1341 UNTS 3.

1990³², y en el artículo 1.2 del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, de 18 de mayo de 2007. También el artículo 1.1 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 y el artículo 1.1 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, de 3 de mayo de 1996³³, definen el buque como “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea”.

Como se puede observar, a medida que los tratados se adoptaban con un carácter mucho más general, la definición de buque se ha ido precisando y abriendo a otros tipos de artefactos. Así, en el artículo 2.9 del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, de 5 de octubre de 2001, se define el buque como “toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos los hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD)”, y en el artículo 1.12 del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, de 13 de febrero de 2004, como “toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD”.

En esta misma línea se inscribe el artículo 3.a) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, adoptado por el Convenio de Londres de 20 de octubre de 1972, que define el buque como “toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua”. Se trata de una de las definiciones más amplias de las ofrecidas en Derecho internacional, y se justifica por la propia finalidad del convenio³⁴. También el Convenio para la represión de actos ilícitos para la seguridad de la navegación marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988, contiene un concepto muy amplio de buque, que define en su artículo 1 como “toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier otro artefacto flotante”, a excepción de los buques previstos en su artículo 2.1, es decir, buques de guerra, buques de Estado y buques que hubieran sido retirados de la navegación o desarmados. En términos similares, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, define en su artículo 1.b) el buque como “toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación”.

No obstante, por razón de la materia, el concepto de buque más relevante para la presente investigación sería el propuesto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre

³² 1891 *UNTS* 51.

³³ 35 *ILM* 1415.

³⁴ *Vid.* MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, *cit.*, pág. 72.

las Condiciones de Inscripción de los Buques (CNUCIB)³⁵, abierto a la firma el 7 de febrero de 1986, aunque todavía no ha entrado en vigor. Se trata del único proceso de negociación en el que se ha propuesto una definición de buque relacionada con el ámbito del registro de buques y la relación auténtica o vínculo genuino exigido por la CNUDM para la concesión de la nacionalidad a un buque. En el artículo 2 de este convenio, se define “buque” como “cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto”. En este caso, se trata de una definición enfocada claramente hacia el transporte marítimo de carácter comercial, por lo que se delimita cualitativa y cuantitativamente el ámbito de aplicación de esta definición, ya que excluye la pesca, a pesar de que, desde hace décadas, el fenómeno de los pabellones de conveniencia se ha extendido hacia este sector, donde tiene un papel fundamental en determinados caladeros. Sin embargo, dado que este tratado no ha entrado en vigor, solo puede servir como aproximación a la definición del buque en materia registral.

En la doctrina francófona, se ha propuesto la definición de buque (*navire*) como “*tout engin flottant, organisé, susceptible de se déplacer suivant une direction donnée dans les espaces maritimes et susceptible d'affronter les périls de la mer*”³⁶, enfatizando la necesidad de que el desplazamiento se produzca por mar y no por agua dulce³⁷. En cambio, en la doctrina italiana, se ha ofrecido una definición incluso más amplia del buque como “*un’espressione sintetica rappresentativa di un complesso di diritti e doveri soggettivi dello Stato di cui la nave stessa abbia la nazionalità*”³⁸. En España, actualmente está vigente la definición de buque del artículo 56 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima³⁹: “todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”. En la doctrina anglófona, se define el buque como toda embarcación utilizada para la navegación marítima o fluvial, que no solo tenga flotabilidad, sino también capacidad de desplazamiento por el agua⁴⁰. En general, el criterio que se ha propuesto es el de la aptitud para la navegación marítima o navegabilidad, entendido como capacidad de movimiento y autonomía, además del de la flotabilidad, lo cual excluiría del concepto, entre otros, a los pontones, los muelles

³⁵ 26 *ILM* 1236.

³⁶ *Vid.* RUZIE, D., *Droit international public*, Dalloz, Paris, 2008, pág. 114.

³⁷ *Vid.* DAKOURI, J. C., *Droit des transports maritimes*, L’Harmattan, Paris, 2014, pág. 26.

³⁸ *Vid.* CONETTI, G., *op. cit.*, pág. 78. Como indican ZUNARELLI, S., y COMENALE PINTO, M. M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, CEDAM / Casa Editrice Dott. Antonio Milani, Padova, 2013, pág. 49, esta noción no coincide con la del Derecho interno italiano, contenida en el art. 136.1 de su Código Civil: “*qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo*”.

³⁹ *BOE* núm. 180, de 25 de julio de 2014.

⁴⁰ *Vid.* GAUCI, G. M., “Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 47, n.º. 4, 2006, págs. 479 – 499.

flotantes, los barcos que funcionan como vivienda y las grúas flotantes⁴¹. Además, se ha constatado la irrelevancia de las dimensiones y la denominación de las estructuras a los efectos de su calificación como buque⁴². No obstante, ha habido algún autor que ha considerado que todo objeto apto para navegar debería ser considerado como buque⁴³. Jurídicamente, el buque se ha incluido dentro de los bienes muebles, aunque se ha destacado su naturaleza especial o particular, derivada de su asimilación a las personas físicas en determinados aspectos de su estatuto jurídico, como en lo que respecta a su nacionalidad⁴⁴. Actualmente, la concepción del buque como parte del territorio de un Estado puede considerarse superada y sustituida por un estatuto especial, intermedio entre la cosa y la persona jurídica⁴⁵. Además, con carácter general, se han señalado como factores de evolución técnica de la navegación marítima en relación con el buque la automatización, el gigantismo, la búsqueda de la eficiencia energética, la innovación y la reducción del coste financiero de la actividad⁴⁶.

Se ha llegado a afirmar, con una visión reduccionista del concepto de buque, que existe distinción entre el buque y los restos de una nave naufragada o pecios (*épaves*), ya que en el buque existen tripulación, señales oficiales de identificación y pabellón, mientras que los pecios o restos de naufragio son bienes muebles abandonados por su propietario y susceptible de ocupación, que incluiría los botes a la deriva, como se indicó en el laudo del caso *Costa-Rica Packet*, dictado por Frederic De Martens el 25 febrero de 1897⁴⁷. En él, un ballenero británico se había apropiado del cargamento de un bote malayo que estaba abandonado en alta mar, por lo que había sido apresado por las autoridades coloniales holandesas. El gobierno británico protestó frente a la actuación

⁴¹ Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, pp. 65 y 66; COMBACAU, J., y SUR, S., *Droit international public*, 8.^a ed., Montchrestien, Paris, 2008, pág. 465, y DAILLIER, P., y PELLET, A., *Droit international public*, 8.^{ème} ed., LGCJ, Paris, 2009, pág. 1277.

⁴² Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, p. 70, que define el buque como “*tout engin flottant [...], quelles que soient ses dimensions et sa dénomination, apte à se mouvoir dans les espaces maritimes (à l'exclusion des autres milieux) avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé*”.

⁴³ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 22.

⁴⁴ Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, pág. 70.

⁴⁵ Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, págs. 235 – 256 ; DIEZ DE VELASCO, M., *Instituciones de Derecho Internacional Público*, 18.^a ed., Tecnos, Madrid, 2013, pág. 413; HOWARD, A. T., “Personification of the vessel: fact or fiction?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1990, pág. 319; MARTINEZ, M. I., “Abanderamiento y nacionalidad del buque”, en ARROYO, I., *et al.*, *Estudios de Derecho Marítimo en Homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2000, pág. 203; DOMINGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, pág. 99; CHAUMETTE, P., « Le navire, ni territoire, ni personne », *Le Droit maritime français*, n.º. 678, 2007, pág. 100; COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *Ship Registration: Law and Practice – Second Edition*, London, 2009, pág. 8; GEIB, R., y TAMS, C. J., “Non-Flag States as Guardians of the Maritime Order: Creeping Jurisdiction of a Different Kind?”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, pág. 22, y ALOUPI, N., « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Pedone, Paris, 2018, pág. 224, nota 4.

⁴⁶ Vid. LUCCHINI, L., y VOELCKEL, M., *op. cit.*, págs. 11 y 12.

⁴⁷ (*Great Britain v. Netherlands*) (1897) 184 C.T.S. 240.

de las autoridades holandesas y solicitó una indemnización por el perjuicio causado al capitán del buque, que tenía nacionalidad británica. El árbitro consideró que únicamente las autoridades británicas tenían jurisdicción sobre un buque de la misma nacionalidad que se encontrase en alta mar, por lo que reconoció la existencia del perjuicio. Además, concluyó que el hecho de que un artefacto tuviera forma de buque no lo convertía en un buque en el sentido dado por el Derecho internacional, sino que era necesario que existieran indicios de la voluntad humana de utilizarlo de conformidad con las normas previstas para los buques dedicados a la navegación marítima, con sometimiento a un cierto grado de control por parte del Estado⁴⁸. Esta visión amplia del concepto de restos de naufragio se ha retomado en el artículo 1.4 del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, adoptada el 18 de mayo de 2007 y en vigor desde el 14 de abril de 2015. En dicho precepto, se considera como restos de naufragio todo buque varado o hundido, cualquier parte del mismo, todo objeto que esté o haya estado a bordo del buque, todo objeto que haya caído al mar de un buque y esté varado, hundido o a la deriva en el mar, y cualquier buque que esté a punto de hundirse o de quedar varado, cuando no se hubiesen adoptado medidas eficaces para auxiliar al buque o salvaguardar los bienes que se encontraran en peligro⁴⁹. Los restos de naufragio se encuentran protegidos actualmente por la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, hecha en París el 2 de noviembre de 2001⁵⁰, y han dado lugar a diversos litigios sobre protección del patrimonio cultural subacuático para defender su inmunidad soberana⁵¹.

Visto lo anterior, adoptaremos una definición de buque lo más amplia posible para este trabajo. De este modo, consideraremos como buque cualquier artefacto o ingenio

⁴⁸ En ese sentido, *vid.* también GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, p. 71.

⁴⁹ Sobre el concepto de pecio, *vid.* DRAPIER, S., « Le retirement des épaves maritimes pour la protection de la mer », en CHAUMETTE, P. (Coord.), *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environmental Conservation / Le droit de l'océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Marcial Pons, Madrid, 2019, págs. 481 – 496.

⁵⁰ 2562 UNTS I-45694.

⁵¹ En relación con los tribunales internacionales, es bien conocido el caso del *M/V Louisa* (San Vicente y las Granadinas c. Reino de España), Sentencia, *ITLOS Reports 2013*, p. 4. Sobre este caso y otros sustanciados ante tribunales de diversos Estados, *vid.* GARCÍA, M., y AGUDO, M. J., “Underwater cultural heritage and submerged objects: conceptual problems, regulatory difficulties. The case of Spain”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 14, n.º. 1, 2008, págs. 1 – 33; BOU, V. E., “La Convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático”, en VACAS, F.; ZAPATERO, P.; FERNÁNDEZ, C. R., y PRIETO, J. J., *La protección jurídico-internacional del patrimonio cultural: especial referencia a España*, COLEX, A Coruña, 2009, págs. 191 – 228; JUSTE, J., “Buques de Estado hundidos y protección del patrimonio cultural subacuático: el llamado caso *Odyssey*”, en BADÍA, A.; PIGRAU, A., y OLESTI, A., *Derecho internacional y comunitario ante los retos de nuestro tiempo: homenaje a la profesora Victoria Abellán Honrubia*, vol. 1, Marcial Pons, Madrid, 2009, págs. 427 – 446; YTURRIAGA, J. A., “La protección del patrimonio cultural subacuático”, en BOU, V. E., y JUSTE, J. (Eds.), y SÁNCHEZ, J. M. (Dir.), *Derecho del mar y sostenibilidad ambiental en el Mediterráneo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, págs. 87 – 104; AZNAR, M., “Patrimonio cultural subacuático español ante tribunales extranjeros o internacionales: los casos de la *Mercedes* y del *Louisa*”, *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, vol. 19, n.º. 1, 2015, págs. 47 – 77.

que flote y permita la navegación marítima⁵², sin tener en cuenta otras distinciones, como la que se realiza en los artículos 56 y 57 de la Ley de Navegación Marítima entre buques y embarcaciones, en función de si los vehículos con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas tienen o no cubierta corrida y eslora igual o superior a 24 metros.

Aunque comercialmente existen numerosos tipos y clasificaciones de buques⁵³, lo cierto es que éstos no suelen ser útiles ni relevantes para la aplicación del estatuto de los buques en Derecho internacional público. En efecto, a principal división que se establece en la categoría de los buques en Derecho internacional público es la distinción entre los buques civiles o privados, dedicados al comercio y al transporte marítimo, a la pesca o a actividades recreativas o deportivas, y los buques de Estado o públicos, afectos a fines no comerciales⁵⁴. El Instituto de Derecho Internacional trató de realizar una clasificación más pormenorizada a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX⁵⁵, pero la rápida evolución de la realidad marítima hizo que pronto se quedara obsoleta, y, desde la sesión del Instituto de Derecho Internacional celebrada en Estocolmo en 1928, solo se utiliza la distinción entre buques públicos y privados⁵⁶. Así, en el artículo 11 de la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, de 23 de septiembre de 1910, se establece la distinción entre los buques de guerra y los buques de Estado que estén exclusivamente dedicados a un servicio público, y los demás buques, a los que resultaba de aplicación la Convención. El artículo 1 de la Convención de Bruselas de 10 de abril de 1926 para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques, adoptó el criterio de propiedad y del servicio realizado para establecer el carácter estatal de los buques.

⁵² De forma similar, el art. 9.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE n.º. 253, de 20 de octubre de 2011), define el concepto de buque civil como “cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional”.

⁵³ *Vid.*, por ejemplo, las notas al Anexo III del CNUCIB, que menciona los petroleros, los petroleros/buques cisterna para productos químicos, los buques cisterna para productos químicos, otros buques cisterna comerciales, buques para el transporte de gas licuado, graneleros/petroleros, mineraleros y graneleros, buques de carga general, buques portacontenedores (totalmente celulares y portagabarras), buques para el transporte de vehículos, transbordadores, buques de pasaje y buques mixtos de pasaje y carga, y buques de transporte de ganado.

⁵⁴ *Vid.* FAUCHILLE, P., *Traité de droit international public*, tome I, 2^{ème} partie, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1925, pág. 891; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 96 – 102; SCHELLE, G., *Manuel élémentaire de droit international public*, Les Éditions Domat-Montchrestien, Paris, 1943, pág. 283; LEANZA, U., *Il Diritto degli Spazi Internazionali*, vol. I, G. Giappichelli Editore, Torino, 1999, pág. 224; SICO, L., *L'Alto Mare*, G. Giappichelli Editore, Torino, 1999, pág. 9; DAILLIER, P., y PELLET, A., *op. cit.*, pág. 1279, y MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, *cit.*, págs. 71, 73 y 80.

⁵⁵ *Règlement sur le régime légal de navires et de leurs équipages dans les ports étrangers*, *Annuaire de l'Institut de Droit International*, vol. IV, 1898, pp. 479 – 494, y *Règlement sur le régime des navires de mer et de leurs équipages dans les ports étrangers en temps de paix (X^e Commission)*, *Annuaire de l'Institut de Droit International*, vol. XXXIV, 1928, pp. 736 – 753.

⁵⁶ *Vid.* SIMONNET, M. R., *La Convention sur la Haute Mer*, LGDJ, Paris, 1966, pág. 53.

En sentido amplio, los buques de Estado son aquellos buques cuya titularidad corresponde al Estado, tanto dedicados a fines comerciales como a fines oficiales distintos del comercio⁵⁷. Esta distinción se había plasmado en los artículos 21 y 22 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial de 1958 y en el artículo 9 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958. Sin embargo, el artículo 96 de la CNUDM acoge una acepción más restrictiva, ya que excluye a la primera categoría de buques del concepto de buques de Estado. Por tanto, incluiría sólo buques empleados en servicio oficial, como los buques de guerra, los buques de policía marítima, los buques de investigación científica o los buques de asistencia sanitaria, siempre y cuando se trate de actos propios de su servicio oficial⁵⁸. Los buques de Estado tienen un estatuto diferenciado en el Derecho del mar, ya que gozan de inmunidades, de un régimen especial de salvamento y abordaje⁵⁹, del derecho a ejercer las actividades de policía marítima sobre buques nacionales y extranjeros⁶⁰. Se definen en el artículo 29 de la CNUDM, a través de un criterio formal y requisitos cumulativos, ya que el concepto de buque de guerra es el siguiente:

“[T]odo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares”.

La particularidad más relevante del estatuto jurídico internacional de los buques de Estado es su inmunidad de jurisdicción y ejecución frente a terceros Estados, independientemente del espacio marítimo en el que se encuentren⁶¹. Se trata de una institución de origen consuetudinario, con fundamento en el caso *The Schooner Exchange v. McFaddon & Others*⁶², en el que Tribunal Supremo de los Estados Unidos

⁵⁷ Vid. DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, cit., pág. 70, y MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, cit., pág. 74.

⁵⁸ Vid. RUZÍ, D., *op. cit.*, pág. 117; DAILLIER, P., y PELLET, A., *op. cit.*, pág. 1278, y MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, cit., pág. 74.

⁵⁹ Convención de Bruselas de 10 de abril de 1926 para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques. Este tratado ha sido aducido en el reciente caso del *ARA Libertad* (Argentina c. Ghana), Medidas Provisionales, Auto de 15 de diciembre de 2012, *ITLOS Reports 2012*, p. 332. Conviene no olvidar también la Convención VII de La Haya relativa a la Transformación de Buques de Comercio en Barcos de Guerra, de 1907, que regula el régimen jurídico del tránsito de una categoría a la otra. Vid. MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, cit., pág. 87.

⁶⁰ Vid. RUZÍ, D., *op. cit.*, pág. 17.

⁶¹ Sobre este punto, vid. PINGEL, I., «L'immunité des navires de guerre», en *La Mer et son Droit*, Pedone, París, 2003, págs. 521 – 529; MCDORMAN, T. L., “Sovereign Immune Vessels: Immunities, Responsibilities and Exemptions”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 82 – 102, y los arts. 30, 32 y 33 de la Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre, sobre privilegios e inmunidades de los Estados extranjeros, las organizaciones internacionales con sede u oficina en España y las conferencias y reuniones internacionales celebradas en España, *BOE* núm. 258, de 28 de octubre de 2015, págs. 101299 – 101320.

⁶² *The Schooner Exchange v. McFaddon & Others*, 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812). Para una reseña completa del caso, vid. MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, cit., pág. 77, nota 5.

determinó que las autoridades nacionales no tenían jurisdicción sobre los buques de guerra de Estados no enemigos que entrasen en sus puertos (en ese caso, se trataba de un buque estadounidense que había sido requisado por la armada de Napoleón Bonaparte), debido a la existencia de la costumbre internacional de la inmunidad de jurisdicción para ese tipo de buques frente a terceros Estados. Actualmente, esta institución se establece en los artículos 32, 95 y 96 de la CNUDM, y se extiende a los buques de guerra y a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por un Estado y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial. No obstante, a pesar de estar exentos de enjuiciamiento y de la aplicación de medidas de ejecución de tribunales de Estados distintos de su Estado de pabellón, pueden ser expulsados del mar territorial de los Estados ribereños cuyas leyes y reglamentos relativos al paso por este espacio marino haya incumplido, sin haber acatado una invitación del Estado ribereño para que los cumpla⁶³. Además, en caso de pérdidas o daños como consecuencia del incumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado ribereño sobre el paso por el mar territorial, la CNUDM u otras normas de Derecho internacional por parte de buques de guerra u otros buques de Estado destinados a fines no comerciales, el Estado de pabellón incurrirá en responsabilidad internacional⁶⁴, por lo que la actuación de los buques de Estado puede dar lugar a su expulsión o a la obligación de reparar en determinados casos⁶⁵. En el régimen interno de los buques de guerra, se exige que, para cualquier escala, la Embajada del Estado de pabellón deberá enviar una nota verbal al Ministerio de Asunto Exteriores, que deberá decidir sobre su autorización, salvo si se trata de una escala oficial que responda a una invitación del gobierno español, y se observará el ceremonial marítimo en lo que respecta a intercambios de saludos y visitas protocolarias⁶⁶. En el caso de otro tipo de buques de Estado, la autorización corresponde a la Administración Marítima, con el concurso de la Autoridad Portuaria correspondiente, y deberá ser previa, salvo casos de avería, mal tiempo u otra causa urgente y determinante de la necesidad de arribada forzosa por razones de seguridad, en los que el capitán o comandante deberá informar sin demora al órgano más próximo de la Administración Marítima o de la Armada, si se tratase de un buque de guerra, debiendo seguir sus instrucciones hasta que se tramite la autorización por vía diplomática⁶⁷.

⁶³ Vid. Art. 30 de la CNUDM. Sobre el régimen jurídico del paso inocente de los buques de guerra, *vid.* ESPALIÚ, C., « La nature juridique du passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale : régime contenu dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer et régime existant en marge de la Convention », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 379 – 392.

⁶⁴ Vid. Arts. 31 y 106 de la CNUDM.

⁶⁵ Art. 54 de la Ley de Navegación Marítima.

⁶⁶ Art. 51 de la Ley de Navegación Marítima y Orden 25/1985, de 23 de abril, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempo de paz, *BOE* núm. 115, de 14 de mayo de 1985, págs. 13761 – 13763.

⁶⁷ Art. 51.2 de la Ley de Navegación Marítima.

Por último, la distinción entre buques de guerra y buques civiles resulta de capital importancia en determinados acuerdos regionales. Por ejemplo, en la reciente Convención sobre el Estatuto Jurídico del Mar Caspio, de 12 de agosto de 2018, se prohíbe toda intervención de buques de guerra en el mar Caspio. Para ello, en su artículo 1, se define el concepto de “buque de guerra” como:

“[...] un buque perteneciente a las fuerzas armadas de una de las Partes que lleve las marcas externas que diferencian a los buques de su nacionalidad, al mando de un oficial del gobierno de esa Parte y cuyo nombre aparezca en la correspondiente lista de buques o equivalente, y que esté tripulado por una tripulación que se encuentre bajo disciplina militar”.

Este tipo de embarcaciones (los buques de guerra) se alejan del objeto de nuestra tesis, porque la problemática de los pabellones de conveniencia no se produce en estos navíos, sino en relación con las actividades privadas. Por lo tanto, nos cuando nos refiramos a los buques, estaremos haciendo referencia a los buques privados, salvo cuando expresamente hagamos mención de los buques de Estado.

1.1.2.- La unidad del buque en Derecho internacional público y sus consecuencias sobre el ejercicio de la protección internacional en caso de concurrencia de intereses sobre el buque

Aunque el estatuto del buque en Derecho internacional público es fragmentario, se han producido algunos desarrollos relativamente recientes que redundan en una mayor protección de los intereses sobre el buque. Al igual que ocurre en Derecho interno, el buque es concebido como una unidad en Derecho internacional, por lo que tanto el buque como las cosas a bordo y las personas relacionadas o con intereses en el buque se consideran como una entidad vinculada al Estado de pabellón⁶⁸. Este concepto ha permitido concretar el significado de la noción de buque en Derecho internacional, superando las dudas preexistentes con respecto a su alcance, al menos en lo que se refiere a la jurisdicción estatal en determinadas controversias⁶⁹. Además, tiene

⁶⁸ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 106. No obstante, en el caso *M/V Louisa (San Vicente y las Granadinas c. Reino de España)*, Sentencia, *ITLOS Reports 2013*, p. 4, párrs. 86 y 87, se han establecido algunos límites a la unidad del buque en relación con las embarcaciones auxiliares que no enarbolan el pabellón del Estado que pretende ejercer su protección con respecto a la embarcación, si operan de forma independiente con respecto al buque que enarbola ese pabellón y están fletadas por una sociedad distinta. No obstante, se trata de un pronunciamiento del Tribunal que ha sido aplaudido por la doctrina por su oportunidad, e incluso ha sido considerado como una de las principales aportaciones del Tribunal por parte de TREVES, T., “The International Tribunal for the Law of the Sea and the Rule of Law”, en *ITLOS, The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal International du Droit de la Mer à l'état de droit*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2018, pág. 74, y ALOUPI, N., *op. cit.* págs. 235 y 237 – 240.

⁶⁹ Sobre estas dudas, *vid.* nota 4. No obstante, en algunas disposiciones de la CNUDM, esta unidad se ve matizada. *Vid.* art. 101.1.a) de la CNUDM, en la definición de actos de piratería, en los que se distingue el buque de las personas que se encuentran a bordo del mismo. También en caso de abordaje, se distinguía la protección y jurisdicción del Estado de pabellón de la del Estado de nacionalidad de la tripulación, como se indicaba ya en el caso del *Lotus*, *Recueil des Arrêts*, Serie A – n.º. 10, 7 de septiembre de 1927. Para un análisis reciente de esta sentencia, *vid.* CABALLERO, N. I., “Sentencia de 7 de septiembre de 1927

importantes consecuencias prácticas, especialmente en el ámbito procesal, ya que se ha confirmado el derecho del Estado de pabellón de solicitar compensación por los daños sufridos por la tripulación extranjera de un buque que enarbola su pabellón y, por tanto, tiene su nacionalidad, como declaró el TIDM en el caso *Saiga* (n.º 2)⁷⁰. De una forma similar, el artículo 23.5 de la Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central (“Convención WCPFC”, por sus siglas en inglés), de 5 de junio de 2000, exige a los Estados miembros de la Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central que ejerzan su jurisdicción para garantizar que sus nacionales y los buques controlados por ellos cumplan con las disposiciones de la Convención WCPFC, incluso mediante la conclusión de acuerdos con los Estados de pabellón de los buques controlados por sus nacionales⁷¹.

Además, como ha notado la doctrina⁷², el pronunciamiento del TIDM en ese sentido se ha visto reflejado en el Proyecto de Artículos sobre Protección Diplomática adoptado por la CDI en 2006⁷³, en cuyo artículo 18, dedicado a la protección de la tripulación de los buques, se establece el derecho del Estado de nacionalidad de los miembros de la tripulación a ejercer la protección diplomática, sin perjuicio del derecho

de la Corte Permanente de Justicia Internacional: La inadvertida visión del caso *S. S. Lotus* conforme al voto particular de Rafael Altamira”, *Revista Española de Relaciones Internacionales*, vol. 10, n.º. 1, 2018, págs. 188 – 276. Por tanto, el principio de unidad del buque es un desarrollo creado para facilitar la protección de las personas en el mar.

⁷⁰ *M/V Saiga* (n.º 2) (*San Vicente y las Granadinas c. Guinea*), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 106. Este pronunciamiento se ha repetido en *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párrs. 127, 128 y 154, y *M/V Norstar* (Panamá c. Italia), Medidas Provisionales, Sentencia, párr. 231.

⁷¹ Art. 23.5 de la Convención WCPFC: “*Each member of the Commission shall, to the greatest extent possible, take measures to ensure that its nationals, and fishing vessels owned or controlled by its nationals fishing in the Convention Area, comply with the provisions of this Convention. To this end, members of the Commission may enter into agreements with States whose flags such vessels are flying to facilitate such enforcement. Each member of the Commission shall, to the greatest extent possible, at the request of any other member, and when provided with the relevant information, investigate any alleged violation by its nationals, or fishing vessels owned or controlled by its nationals, of the provisions of this Convention or any conservation and management measure adopted by the Commission. A report on the progress of the investigation, including details of any action taken or proposed to be taken in relation to the alleged violation, shall be provided to the member making the request and to the Commission as soon as practicable and in any case within two months of such request and a report on the outcome of the investigation shall be provided when the investigation is completed*”. Esta Convención ha sido ratificada por los siguientes Estados: Australia (22 de septiembre de 2003), Fiji (13 de marzo de 2001), Indonesia (31 de octubre de 2013), Islas Cook (1 de octubre de 2003), Islas Marshall (23 de abril de 2001), Islas Salomón (9 de junio de 2003), Kiribati (9 de junio de 2003), Micronesia (20 de diciembre de 2002), Nauru (26 de agosto de 2003), Nueva Zelanda (19 de diciembre de 2003), Niue (17 de diciembre de 2003), Papúa Nueva Guinea (17 de octubre de 2001), Samoa (9 de febrero de 2001), Tonga (13 de octubre de 2003) y Tuvalu (13 de abril de 2004).

⁷² *Vid.* MOMTAZ, D., « La protection des membres étrangers de l'équipage du navire par l'état du pavillon », *Annuaire du Droit de la Mer*, vol. XI, n.º. 1, 2006, págs. 372 – 375, y PAK, H. Y., “The Tribunal’s Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, *cit.*, pág. 65.

⁷³ Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 58.º período de sesiones (1º de mayo a 9 de junio y 3 de julio a 11 de agosto de 2006), en Asamblea General, *Documentos Oficiales*, 61.º período de sesiones, Suplemento n.º. 10 (A/61/10), págs. 102 – 106.

del “Estado de la nacionalidad del buque” (nótese que, a diferencia de otros textos jurídicos, no se emplea la expresión “Estado de pabellón”, a pesar de ser la denominación más extendida y figurar en el artículo 94 de la CNUDM) a exigir “reparación en favor de los miembros de la tripulación, independientemente de la nacionalidad de éstos, cuando hayan sufrido un perjuicio en relación con un daño causado al buque por un hecho internacionalmente ilícito”.

En el Comentario de la CDI sobre este artículo, se indica que el objetivo del mismo era afirmar de forma explícita el derecho del Estado de nacionalidad de la tripulación a ejercer una protección diplomática a favor de los miembros de la tripulación del buque que ostenten su nacionalidad cuando hayan sufrido algún perjuicio por un hecho internacionalmente ilícito, “para excluir totalmente la idea de que ese derecho quedaba sustituido por el del Estado de la nacionalidad del buque”, que, en el caso de los miembros de la tripulación que ostenten una nacionalidad distinta de la del Estado de pabellón del buque, tiene una naturaleza similar a la protección diplomática, aunque no se puede considerar pulcramente como tal, al no existir el vínculo de la nacionalidad⁷⁴. Como principal fuente de Derecho, la CDI mencionó el asunto *Saiga* (n.º 2), ya que consideró que los laudos arbitrales en esta materia (*Mc Cready c. México*⁷⁵, *I’m Alone*⁷⁶ y *Reparación por daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas*⁷⁷) no eran suficientemente concluyentes, aunque sí favorables al reconocimiento del derecho del Estado de pabellón de ejercer su protección con respecto a los trabajadores del mar que no tuvieran su nacionalidad⁷⁸. En cambio, en la sentencia del TIDM se había admitido claramente la protección de los miembros no nacionales de la tripulación por parte del Estado de pabellón, sobre la base de concepción del buque como una unidad, que ya se ha explicado, y consideraciones de carácter práctico relacionado con el carácter plurinacional de las tripulaciones actuales, y, de una forma más positivista, sobre el hecho de que el artículo 292 de la CNUDM, que había sido aducido para la protección del buque y de los miembros de la tripulación, no establecía distinciones entre los nacionales y los extranjeros, por lo que la nacionalidad no resulta pertinente para la aplicación de esta disposición⁷⁹.

La CDI acogió estos pronunciamientos, aunque insistió en que la protección dispensada por el Estado de pabellón no constituye ni sustituye a la protección diplomática del Estado de nacionalidad de los miembros de la tripulación, y en que no

⁷⁴ *Ibid.*, pág. 102.

⁷⁵ *McCready v Mexico*, Award, (1898) III *Moore Intl Arb* 2536.

⁷⁶ *Canada v. United States*, 1935, 3 *RIAA* 1609.

⁷⁷ Opinión Consultiva del TIJ de 11 de abril de 1949 en la cuestión relativa a la reparación por daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas, *ICJ Reports 1949*, p. 174.

⁷⁸ Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 58.º período de sesiones (1º de mayo a 9 de junio y 3 de julio a 11 de agosto de 2006), en Asamblea General, *Documentos Oficiales*, 61.º período de sesiones, Suplemento n.º 10 (A/61/10), págs. 103 y 104.

⁷⁹ *M/V Saiga* (n.º 2) (*San Vicente y las Granadinas c. Guinea*), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párrs. 105 – 107.

se debe otorgar prioridad a ninguna de las dos formas de protección, ya que se debe seguir el criterio de la máxima protección de los miembros de la tripulación⁸⁰. En efecto, a pesar de que alguno de los jueces ha considerado la protección dispensada por el Estado de pabellón como “una forma de protección diplomática”⁸¹, las dos instituciones no se pueden equiparar, ya que la protección ofrecida por el Estado de pabellón en los procedimientos de pronta liberación es más limitada que la protección diplomática, ya que no permite un pronunciamiento sobre el fondo del asunto ni exige el agotamiento de los recursos internos⁸². Por último, en cuanto al alcance de la protección del Estado de pabellón, la CDI ha precisado que aquélla se extiende a la reparación de los daños sufridos por la tripulación durante y como consecuencia del perjuicio causado al buque por un hecho internacionalmente ilícito, incluyendo la posible detención cautelar después del apresamiento del buque⁸³.

Todo este acervo fue recogido por la Corte Permanente de Arbitraje (CPA) en el caso del *Arctic Sunrise*⁸⁴. En este caso, Rusia había apresado al buque *Arctic Sunrise*, un buque de pabellón holandés vinculado a Greenpeace International, en su Zona Económica Exclusiva, por realizar una protesta en una plataforma petrolífera rusa, y arrestó y procesó a todas las personas a bordo, aunque meses después liberó tanto a las personas como al buque⁸⁵. Los Países Bajos consideraron que Rusia había incumplido las obligaciones impuestas por los artículos 56.2, 58.1 y 2, 87.1.a) y 92.1 de la CNUDM. La parte más relevante del laudo para el propósito de nuestro trabajo es el análisis de la cuestión de la legitimación. Los Países Bajos sostenían que tenían legitimación para invocar la responsabilidad de Rusia por el perjuicio causado a las personas que se encontraban a bordo del buque, independientemente de su nacionalidad. El tribunal arbitral aceptó el alcance de la legitimación propuesto por los Países Bajos, considerando que todos ellos eran “parte de la unidad del buque y, por tanto, se encuentran dentro de la jurisdicción exclusiva de los Países Bajos como Estado de pabellón”, que “[l]a nacionalidad de los individuos no es relevante” y que “[l]os Países Bajos no ejercen protección diplomática en su sentido clásico sobre todos los individuos a bordo del buque; solo pueden hacerlo con respecto de los nacionales holandeses a

⁸⁰ Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 58.º período de sesiones (1º de mayo a 9 de junio y 3 de julio a 11 de agosto de 2006), en Asamblea General, *Documentos Oficiales*, 61.º período de sesiones, Suplemento n.º 10 (A/61/10), págs. 105 y 106.

⁸¹ *Grand Prince* (Belize v. France), Prompt Release, Judgment of 20 April 2001, Separate Opinion of Judge Treves, *ITLOS Reports 2001*, p. 63, párr. 1.

⁸² Vid. PAIOLA, L., « L'accès des personnes privées au Tribunal international du droit de la mer », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Pedone, Paris, 2018, pág. 115, que se basa a su vez en el caso *Camouco* (Panamá c. Francia), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports 2000*, p. 10, párr. 57.

⁸³ Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 58.º período de sesiones (1º de mayo a 9 de junio y 3 de julio a 11 de agosto de 2006), en Asamblea General, *Documentos Oficiales*, 61.º período de sesiones, Suplemento n.º 10 (A/61/10), pág. 106.

⁸⁴ *The Arctic Sunrise Arbitration* (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Award on the Merits of 14 August 2015, PCA Case N° 2014-02, párrs. 170 – 172 y 175.

⁸⁵ *Ibid.*, párrs. 81 – 139.

bordo”⁸⁶. Por tanto, como se puede apreciar, la Corte Permanente de Arbitraje ha incluido todos los pronunciamientos previos del TIDM sobre la cuestión de la unidad del buque y sobre la protección ejercida por el Estado de pabellón a favor de extranjeros a bordo del buque, con la correspondiente cita de los casos relevantes de ese tribunal⁸⁷. Por tanto, se ha producido una extensión del principio de unidad del buque en Derecho internacional público.

El último caso en el que el TIDM ha ratificado esta línea jurisprudencial ha sido el caso del *Norstar*⁸⁸, sobre la detención de un buque de pabellón panameño por parte de las autoridades italianas. Italia consideraba que Panamá solo podría presentar una reclamación si existiera un vínculo de carácter personal con ese Estado, es decir, si el propietario, armador o arrendatario del buque, o su tripulación, tenía nacionalidad panameña, mientras que, para Panamá, era suficiente con que el buque estuviera registrado en Panamá. En la sentencia sobre cuestiones preliminares de este caso, se ha recordado la jurisprudencia anterior del TIDM recogida anteriormente, que confirma la posibilidad de que los Estados pueden presentar reclamaciones con respecto a personas físicas o jurídicas relacionadas con la explotación de uno de sus buques, aunque no sean nacionales de ese Estado, como consecuencia de la unidad del buque en Derecho internacional⁸⁹. Además se ha ratificado la distinción entre la protección diplomática y la reclamación de daños hecha por el Estado de pabellón con respecto al daño causado a las personas físicas y jurídicas extranjeras relacionadas con la explotación del buque⁹⁰, admitiendo las dos posibilidades pero manteniendo la ausencia de identidad entre ellas.

La aproximación conceptual al buque como una unidad es especialmente relevante a efectos de nuestra investigación y, como se verá en apartados posteriores, en relación con las medidas de Derecho internacional público para evitar las consecuencias negativas que pudieran derivarse de la utilización de los pabellones de conveniencia, ya que supone que, en caso de inactividad del Estado de pabellón, el Estado de nacionalidad de la tripulación puede actuar ejerciendo su protección. Como ya hemos indicado, partiendo de las ideas examinadas en los párrafos anteriores, en relación con la noción de buque, a efectos de nuestra investigación, preferimos utilizar una noción lo más comprehensiva posible para que pueda cubrir las distintas posibilidades de los pabellones de conveniencia.

⁸⁶ *Ibid.*, párr. 175 (traducción propia).

⁸⁷ *Ibid.*, párr. 170.

⁸⁸ *M/V Norstar (Panamá c. Italia)*, Medidas Provisionales, Sentencia.

⁸⁹ *Ibid.*, párrs. 229 – 232.

⁹⁰ Para un estudio pormenorizado de este caso, *vid.* OJINAGA, R., “Spain and the Monetary Gold Doctrine in the *M/V ‘Norstar’ Case*”, *The Spanish Yearbook of International Law*, vol. 22, n.º. 1, 2018, págs. 451 – 474.

1.2.- La nacionalidad del buque como parte fundamental del estatuto jurídico del buque

El concepto de buque lleva necesariamente a la noción de nacionalidad del buque, que a mediados del siglo XX algunos autores consideraron esencial para la existencia del propio buque como tal, de manera que no podrían existir buques sin nacionalidad, aunque hoy en día, a la luz del artículo 6.2 de la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar y del artículo 92.2 de la CNUDM, sí cabe tal posibilidad, como también defiende la doctrina⁹¹. La nacionalidad del buque es un elemento esencial en la presente investigación, porque la propia noción de pabellón de conveniencia está ligada al estatuto de la nacionalidad del buque. Se trata de un elemento que no se encuentra en los orígenes del Derecho internacional público, sino que es una institución más moderna, consolidada entre principios y mediados del siglo XIX. La nacionalidad del buque tiene una gran importancia práctica, puesto que, en el plano privado, sirve como foro de competencia y punto de conexión para determinar la jurisdicción y la ley aplicable al buque, y, en el ámbito público, permite identificar al Estado que ejercerá normalmente su jurisdicción sobre el buque, como consecuencia del ejercicio de su libertad de navegación que constituye el otorgamiento de su nacionalidad y pabellón al buque. Además, en el ámbito procesal, ha habido casos en los que se ha cuestionado la jurisdicción de los tribunales internacionales y la admisibilidad de las causas con fundamento en la nacionalidad del buque⁹². En caso de ser admitidas, estas excepciones suponen la terminación del procedimiento e impiden un pronunciamiento sobre el fondo del asunto⁹³. Para comprender la institución de la nacionalidad del buque, resulta conveniente conocer el estatuto general de la nacionalidad en Derecho internacional público (2.1) y, posteriormente, examinar las particularidades que presenta este concepto referido a los buques, así como su evolución histórica y su regulación (2.2).

1.2.1.- La institución de la nacionalidad en Derecho internacional público: conceptos básicos sobre la nacionalidad de las personas físicas y jurídicas

La nacionalidad constituye el fundamento ordinario (aunque no exclusivo) del ejercicio de la jurisdicción personal del Estado⁹⁴ y la condición necesaria para el

⁹¹ Vid. FLORIO, F., *La Nazionalità della Nave e Legge della Bandiera*, Giuffrè, Milano, 1957, pág. 39, citado por MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 21. No obstante, se trata de una teoría incompatible con la existencia de buques sin nacionalidad, defendida por la doctrina.

⁹² Vid. los casos *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 107; *M/V Virginia G (Panamá c. Guinea-Bissau)*, Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párr. 128, y *M/V Norstar (Panamá c. Italia)*, Medidas Provisionales, Sentencia, párrs. 229 – 232.

⁹³ Vid. PAIK, H. Y., “The Tribunal’s Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, *cit.*, pág. 64.

⁹⁴ Vid. BROWNLIE, I., “The Relations of Nationality in Public International Law”, *British Year Book of International Law*, vol. 39, n.º. 1, 1963, pág. 290; GALLEY, M., “Flagging Interest: Ship Registration, Owner Anonymity, and Sub-standard Shipping”, *Moutbatten Journal of Legal Studies*, vol. 14, n.º. 1, 2013, pág. 87; COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, Routledge, New York, 2015, pág. 11, y

ejercicio de la libertad de navegación en alta mar, que corresponde a los Estados⁹⁵. El hecho de que la vinculación existente entre un buque y su Estado de pabellón de la que se despliegan efectos jurídicos se denomine nacionalidad constituye una analogía con respecto a la regulación de los vínculos del Estado con las personas físicas y jurídicas. En efecto, dado el carácter eminentemente internacional de las actividades marítimas, el Estado, en muchos casos, carece de competencia territorial para ejercer su jurisdicción o control sobre los buques (incluso sobre aquellos que enarbolan su pabellón), por lo que se configuró otro tipo de nexo jurídico que justificase la sujeción del buque a un Estado particular, con vocación de durabilidad o permanencia. Actualmente, la nacionalidad del buque constituye uno de los principales principios de atribución de la jurisdicción en Derecho del mar⁹⁶.

Durante siglos, la determinación del Estado al que correspondía el ejercicio de autoridad sobre el buque se determinaba con relación a las personas físicas que intervenían en su explotación. Sin embargo, diversas cuestiones prácticas fueron favoreciendo el acercamiento del estatuto del vínculo entre el buque y su Estado de pabellón con el de la nacionalidad de las personas físicas (y, posteriormente, también jurídicas), que determinaba las competencias personales o extraterritoriales del Estado. La nacionalidad es un concepto natural en el Derecho internacional, de manera que su definición se ha precisado sobre todo con respecto a sus efectos y no a su contenido exacto, aunque su utilización referida a la vinculación de las personas físicas con respecto a un Estado no tuvo lugar hasta principios del siglo XIX⁹⁷. De hecho, la primera definición jurídica de carácter no doctrinal de la nacionalidad en Derecho internacional público se realizó en la sentencia del caso *Nottebohm*, en 1955, que se analizará con mayor detalle con ocasión del examen de la relación auténtica, en la segunda sección del capítulo segundo. En esta sentencia, se afirma que la nacionalidad constituye “un vínculo jurídico que tiene por base un hecho social de arraigo, una

PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., “The Panama Ship Registry: 1917-2017”, *Marine Policy*, vol. 77, n.º. 1, 2017, pág. 13.

⁹⁵ Artículo 87.1 de la CNUDM.

⁹⁶ Para un estudio de los distintos nexos (territorialidad, nacionalidad, universalidad, de protección y de personalidad pasiva) y la relevancia de cada uno de ellos en Derecho del mar, *vid.* GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2007, págs. 7 – 32.

⁹⁷ *Vid.* TOUZE, S., « La notion de nationalité en droit international, entre unité juridique et pluralité conceptuelle », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 11 – 18, que indica que se trata de un neologismo acuñado por Madame DE STAËL en su obra *Corinne ou l'Italie*, redactada en Londres en 1807, en relación con un sentimiento personal de vinculación con un Estado, y que no se incorporó al diccionario de la *Académie française* hasta 1835. Hasta esa misma década, no se comenzó a incorporar a manuales jurídicos en lengua inglesa, como STORY, J., *Commentaries on the Conflicts of Laws*, Hilliard Gray & Co., Boston, 1834, y la primera referencia que existe en lengua francesa se encuentra en FOELIX, M., *Traité de droit international privé*, vol. 1, Joubert, Paris, 1843, pág. 36. Progresivamente, se sustituyó el sentimiento o los criterios etno-culturales por un vínculo jurídico real como fundamento de la nacionalidad de las personas físicas. *Vid.* también LAGARDE, P., « Les compétences de l'État en matière d'octroi et de déchéance de la nationalité », SFDI, *Droit international et nationalité*, Pedone, Paris, 2012, pág. 81. En el último cuarto del siglo XIX, la institución de la nacionalidad de los buques se encontraba plenamente consolidada, como atestigua DESJARDINS, A., *Traité de Droit Commercial Maritime*, Tomo I, A. Durand et Pedone-Lauriel Éditeurs, Paris, 1878, págs. 90 – 119.

solidaridad efectiva de existencia, de intereses, de sentimientos junto a una reciprocidad de derechos y deberes”⁹⁸, por lo que se establece un sinalagma entre el hecho social y el vínculo jurídico, de manera que se confirman y fundamentan mutuamente⁹⁹.

Como regla general, se puede afirmar que la nacionalidad es una materia reservada a su regulación por cada Estado, ya que se encuentra íntimamente ligada al concepto de soberanía. La jurisprudencia de los tribunales internacionales más antigua sobre la materia destaca esta circunstancia. El Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI) hizo referencia a ello en el asunto *Décrets de nationalité promulgués en Tunisie et au Maroc* (1923)¹⁰⁰. En este caso, el TPJI debía examinar la controversia surgida entre Francia y el Reino Unido como consecuencia de la promulgación de unos decretos de nacionalidad en Túnez y Marruecos por parte de Francia en 1921, que había sido sometida a su consideración por parte del Secretario General de la Sociedad de Naciones, tras el rechazo de una solución arbitral por parte de Francia. Lo que se pedía al TPJI era que esclareciera si dicha cuestión constituía una cuestión de orden exclusivamente interno en Derecho internacional, para poder resolverla por cauces internacionales en el caso de que la respuesta del tribunal fuera negativa, de acuerdo con el artículo 15 del Pacto de la Sociedad de Naciones¹⁰¹. Sin embargo, el TPJI indicó que la elaboración de reglas relativas a la nacionalidad no estaba entre sus competencias, ya que era dominio reservado a los Estados, aunque la intensidad de esta atribución dependería de la evolución de las relaciones internacionales, por lo que no se podía considerar que se tratase de una cuestión exclusivamente de orden interno de los Estados¹⁰². Resulta interesante observar que los propios Estados implicados partían del principio de la soberanía territorial en materia de nacionalidad, al que no se podía oponer el Derecho internacional, aunque diferían sobre el alcance del impacto del Derecho convencional en este caso¹⁰³. No obstante, el TPJI apreció que esta materia es susceptible de interpretación para determinar la naturaleza de una controversia¹⁰⁴.

La competencia exclusiva del Estado en materia de nacionalidad fue confirmada en los artículos 1 y 2 de la Convención concerniente a determinadas cuestiones relativas

⁹⁸ *Nottebohm Case* (Liechtenstein v. Guatemala) (second phase), Judgment of April 6th, 1955: *I.C.J. Reports 1955*, p. 4, pág. 23. La traducción del fragmento ha sido tomada de SÁNCHEZ, V. M. (Dir.), *Derecho internacional público*, Huygens Editorial, Barcelona, 2009, pág. 261.

⁹⁹ Vid. TOUZE, S., *op. cit.*, pág. 19, que indica que “[...] le droit permet de confirmer le fait, c’est-à-dire que le lien juridique formalise le fait social de rattachement” y que “[p]ar ailleurs, le fait permet de confirmer effectivement le droit”.

¹⁰⁰ Avis consultatif no. 4, *Décrets de nationalité promulgués en Tunisie et au Maroc*, du 7 février 1923, *CPJI série B n° 4*, págs. 6 – 32.

¹⁰¹ *Ibid.*, págs. 7 y 8.

¹⁰² *Ibid.*, págs. 24 y 32.

¹⁰³ *Ibid.*, págs. 15 y 16.

¹⁰⁴ *Ibid.*, págs. 26 y 28.

a conflictos de leyes de nacionalidad, hecha en La Haya de 12 de abril de 1930¹⁰⁵, que indican que la determinación de las condiciones de atribución de la nacionalidad de las personas físicas corresponde a cada Estado, como una cuestión de derecho aplicable y no de conflicto de leyes (a pesar de su título)¹⁰⁶, y que la legislación en la que se plasme esta competencia deberá ser reconocida por los demás Estados, siempre y cuando sea conforme a los tratados internacionales, la costumbre internacional y los principios generales del Derecho generalmente reconocidos en materia de nacionalidad¹⁰⁷. La jurisprudencia posterior ha respetado la esencia de esta afirmación, como se puede comprobar en la sentencia del caso *Nottebohm*¹⁰⁸, que se analizará más pormenorizadamente en el apartado correspondiente y que se centra en la suficiencia del vínculo fáctico para fundamentar los efectos que se siguen del vínculo jurídico (en este caso, la posibilidad de que un Estado otorgue protección diplomática a sus nacionales). En consecuencia, como afirma LAGARDE, el principio de competencia estatal que rige la materia de la nacionalidad en Derecho internacional público tiene dos corolarios: en sentido positivo, supone que cada Estado es soberano para determinar quiénes son sus nacionales y, por lo tanto, el alcance de sus competencias personales, y, en sentido negativo, obliga a los demás Estados a admitir o reconocer la legislación de cada Estado sobre esta materia¹⁰⁹.

Sin embargo, a medida que se fue desarrollando el Derecho internacional público tras la Segunda Guerra Mundial, se le han ido añadiendo matices a la exclusividad de jurisdicción del Estado sobre la nacionalidad. Para corregir las consecuencias de determinadas concepciones previas sobre la nacionalidad, se desarrollaron los estatutos internacionales de apátridas y refugiados¹¹⁰. Además, en materia de nacionalidad, se cambió la concepción de la misma como una prerrogativa derivada de la soberanía estatal hacia su consideración como un derecho humano reconocido en el artículo 15 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, de 10 de diciembre de 1948¹¹¹, en el artículo 24 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, de 19 de

¹⁰⁵ 179 LNTS 89.

¹⁰⁶ Vid. COMBACAU, J., « L'opposabilité et la preuve de la nationalité de l'État en droit international », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, pág. 94.

¹⁰⁷ Este mismo inciso se incluyó en los comentarios de J. P. A. FRANÇOIS sobre la nacionalidad de los buques. Vid. “Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su octavo periodo de sesiones”, A/3159, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, cit., pág. 278.

¹⁰⁸ *Nottebohm Case* (Liechtenstein v. Guatemala) (second phase), Judgment of April 6th, 1955: *I.C.J. Reports 1955*, p. 4.

¹⁰⁹ Vid. LAGARDE, P., *op. cit.*, págs. 83 – 91.

¹¹⁰ Sobre los estatutos jurídicos complementarios o distintos a la nacionalidad, vid. CHETAIL, V., « Théorie et pratique de l'asile en droit internationale classique : étude sur les origines conceptuelles et normatives du droit international des réfugiés », *Revue Générale de Droit International Public*, vol. 45, n.º. 2, 2011, págs. 625 – 652; CARLIER, J. Y., « Les statuts juridiques alternatifs ou complémentaires à la nationalité », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, cit., págs. 301 – 310, y DE NANTEUIL, A., « Réflexions sur le statut d'apatride en droit international », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, cit., págs. 319 – 336.

¹¹¹ 660 UNTS 195.

diciembre de 1966¹¹², y en el artículo 7.1 de la Convención de los Derechos del Niño¹¹³. Esto resulta aplicable a las personas físicas, pero, a falta de disposición en contrario, no se puede aplicar a los buques. En el ámbito jurisprudencial, la sentencia *Nottebohm* del TIJ, ya citada, supuso la introducción de un requisito de existencia de una relación auténtica entre la persona y el Estado para que la atribución de nacionalidad realizada por ese Estado surtiese efectos en el ámbito internacional, particularmente en el ámbito del ejercicio de la protección diplomática en casos de doble nacionalidad. Sin embargo, reafirmó la teoría de que, en el ámbito interno, el Estado no se encuentra sometido a condiciones para el establecimiento de los requisitos para conceder su nacionalidad, ya que el TIJ no consideró inválida la atribución de nacionalidad realizada por Liechtenstein a favor de un antiguo nacional alemán que tenía la práctica totalidad de sus intereses económicos y personales en Guatemala¹¹⁴. Además, en el caso *Flegenheimer*¹¹⁵, se dio una interpretación restrictiva de este concepto que ha sido aceptada por la doctrina y por los aplicadores del Derecho internacional¹¹⁶. En este caso, se produjo una disputa por la nacionalidad de un ciudadano estadounidense en el marco de una reclamación económica, e Italia propuso que se considerase que la nacionalidad estadounidense del afectado no se podía oponer frente a Italia porque no existía un vínculo real entre él y los Estados Unidos, por lo que los Estados Unidos no tenían derecho a ejercer su protección diplomática con respecto a ese ciudadano. La Comisión de Conciliación Italo-Estadounidense consideró que la doctrina de la efectividad o teoría de la nacionalidad efectiva no tenía fundamento suficiente para contradecir a una nacionalidad basada en el derecho estatal y que no se podía considerar como una norma

¹¹² 999 UNTS 171.

¹¹³ 1577 UNTS 3. Vid. PINTO, M., « L'identification des sources du droit international de la nationalité : du droit de la nationalité au droit à la nationalité, du droit de l'État au droit de la personne, de la souveraineté aux droits de l'homme, SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 41 – 58, y BENNOUNA, M., « De la reconnaissance d'un droit à la nationalité en droit international », SFPI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers, cit.*, págs. 119 – 125.

¹¹⁴ Vid. LAGARDE, P., *op. cit.*, pág. 84.

¹¹⁵ *Flegenheimer Claim* (Italian-United States Conciliation Commission), *RIAA*, vol. XIV, 1958, págs. 327 – 390.

¹¹⁶ Vid. KAMTO, M., « La nationalité des navires en Droit international », en *La Mer et son Droit*, Pedone, Paris, 2003, pág. 353 ; LIBERTI, L., “Flegenheimer Claim”, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2007, y COMBACAU, J., « L'opposabilité et la preuve de la nationalité de l'État en droit international », *cit.*, pág. 94. Vid. también el comentario de la CDI a los artículos 4, 6 y 7 del Proyecto de Artículos sobre Protección Diplomática, de 2006, en el que se indica que no se exige la existencia de un vínculo genuino o efectivo para considerar que una persona es nacional de un Estado con respecto al ejercicio de la protección diplomática, ni tampoco entre el Estado de nacionalidad y una persona con doble o múltiple nacionalidad para el ejercicio de la protección diplomática contra un Estado del que el perjudicado no es nacional, aunque sí en el caso de que el perjudicado sea nacional del Estado frente al que se reclama, en “Draft Articles on Diplomatic Protection with commentaries”, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, 2006, vol. II, Parte 2. También en diversos arbitrajes del CIADI se ha seguido un criterio divergente con respecto al del vínculo genuino, lo cual genera una inseguridad jurídica con respecto a la interpretación del Derecho internacional y puede generar un problema de *forum shopping* en la resolución de los conflictos internacionales, de acuerdo con TOUZÉ, S., *op. cit.*, págs. 31 y 32. No obstante, el requisito de vínculo genuino se ha seguido aplicando en decisiones jurisprudenciales, como en el caso *Karashev and family v. Finland*, Application no. 31414/96 (ECtHR 12 January 1999), entre otros.

absoluta de Derecho internacional general, por lo que se debía hacer una lectura restrictiva de la misma y limitarse a los casos de protección diplomática o reclamaciones internacionales por un ilícito que tiene como víctima a personas con doble nacionalidad, para dirimir cuál es la nacionalidad dominante¹¹⁷. Por tanto, se debe considerar que el concepto de vínculo genuino o la teoría de la efectividad tienen un ámbito de aplicación reducido y bien delimitado, al menos, en el caso de la nacionalidad de las personas físicas. No obstante, el requisito de vínculo genuino se recogió en los artículos 7.1, 18.2.a) y 21.3 del Convenio Europeo sobre la Nacionalidad¹¹⁸, hecho en Estrasburgo el 6 de noviembre de 1997, para permitir que los Estados retiren la nacionalidad en caso de ausencia de vínculo genuino entre la persona física y el Estado, y para aplicar el principio de efectividad en determinados casos de doble nacionalidad. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea también ha recogido el principio de la nacionalidad efectiva en su jurisprudencia¹¹⁹.

Por lo que respecta a la nacionalidad de las personas jurídicas, estaba prevista en el artículo 5.a) y e) de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, de 24 de abril de 1963¹²⁰, y en el artículo 25.2.b) de la Convención de Washington para el arreglo de controversias relativas a las inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, de 18 de marzo de 1965¹²¹, y fue plenamente reconocida en el artículo 9 del proyecto de artículos de la CDI sobre protección diplomática de 2006, aunque también contestada por parte de la doctrina¹²². En Derecho internacional público, su estatuto es similar al de la nacionalidad de las personas físicas, en el sentido de que se encuadra dentro de las materias directamente vinculadas con la soberanía de los Estados, de acuerdo con lo afirmado por el TIJ en el caso *Barcelona Traction*, en 1970¹²³. No obstante, tiene una característica que la distingue del caso de las personas físicas: depende, en gran medida,

¹¹⁷ *Flegenheimer Claim* (Italian-United States Conciliation Commission), *RIAA*, vol. XIV, 1958, párr. 62.

¹¹⁸ *ETS* 166. Sobre la aplicación de este tratado, la Gran Sala del TJUE dictó su Sentencia de 2 de marzo de 2010, *Janko Rottman c. Freistaat Bayern*, C-135/08, ECLI:EU:C:2010:104.

¹¹⁹ *Vid.*, por ejemplo, Sentencia de 16 de julio de 2009, *Laszlo Hadadi c. Csilla Marta Mesko*, C-168/08, ECLI:EU:C:2009:474, párr. 44. Para un análisis conjunto de la jurisprudencia del TJUE sobre estos temas, *vid.* CARIAT, N., « La nationalité en droit de l'Union européenne : différences de traitement et protection », SFDI, *Droit international et nationalité*, *cit.*, pp. 425 – 442.

¹²⁰ 596 *UNTS* 261.

¹²¹ 575 *UNTS* 159.

¹²² *Vid.*, en ese sentido, ANGELET, N., « La nationalité des personnes morales en droit international public », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, *cit.*, págs. 477 – 488, que indica que las fuentes internacionales se refieren realmente al reenvío al derecho interno de un Estado concreto para determinar la personalidad jurídica de la entidad, sin que sea necesaria la noción de nacionalidad, e ITEN, J. L., « Les rattachements de l'entreprise multinationale : le point de vue du droit international public », en DUBIN, L.; BODEAU-LIVINEC, P.; ITEN, J. L., y TOMKIEWICZ, V. (Dirs.), *L'entreprise multinationale et le droit international – Colloque de Paris 8 Vincennes – Saint-Denis*, A. Pedone / SFDI, Paris, 2017, págs. 101 – 103. No obstante, ANGELET también indica que el TPJI, en *Appeal from a Judgment of the Hungaro/Czechoslovak Mixed Arbitral Tribunal* (The Peter Pázmany University v. the State of Czechoslovakia), Judgment of 15 December 1933, *Serie A/B*, No. 61, p. 208, pág. 277, sí establece una analogía entre las personas jurídicas y la nacionalidad de las personas físicas.

¹²³ *Barcelona Traction Light and Power Company Limited* (España c. Bélgica) (segunda fase), *ICJ Rep* 1970, p. 3, págs. 34 y 35, párr. 38.

de la voluntad o de la elección de las personas físicas que la van a constituir o administrar, y no tanto de la voluntad de los Estados¹²⁴, al igual que ocurre en el caso de los buques, en el que las personas físicas o jurídicas que toman las decisiones sobre el buque (que no siempre coinciden con la sociedad que es propietaria del buque, ya que es frecuente la creación de compañías de un solo buque o *single-ship companies*). Además, la nacionalidad es secundaria y originalmente está indisolublemente vinculada a los actos de constitución de la propia persona jurídica, sin que dependa de un acto específico de atribución de nacionalidad¹²⁵. En varios Estados se admite la doctrina del “levantamiento del velo” corporativo, pero no se debe asimilar a un despojo de la nacionalidad realizada por las autoridades judiciales de un Estado, sino que se trata de la simple consideración de una sociedad como extranjera a ciertos efectos, como la determinación del Derecho aplicable, aunque mantenga formalmente la misma nacionalidad¹²⁶. La aplicación de esta doctrina también fue defendida por el abogado general Marco Darmon en el asunto *Maclaine Watson & Company Limited c. Comisión de las Comunidades Europeas* para los casos relativos a sociedades comerciales privadas¹²⁷.

La nacionalidad de las personas jurídicas tiene especial trascendencia en este caso porque la jurisprudencia y diversos tratados han determinado el contenido del vínculo exigido entre la persona jurídica y el Estado de nacionalidad, lo cual es relevante por la analogía que históricamente se ha realizado entre la nacionalidad de las personas físicas y jurídicas con la nacionalidad de los buques. Así, el derecho consuetudinario reflejado en la sentencia del caso *Barcelona Traction* indica que, para el ejercicio de la protección diplomática en relación con una persona jurídica, ésta debe haber sido constituida en ese Estado y tener su sede social en su territorio¹²⁸. Sin embargo, los tratados bilaterales de inversión han establecido criterios distintos, ya que, en algunos casos, se exige sólo que la sociedad haya sido constituida en el Estado de que se trate; en otros casos, se exige que la sociedad tenga su sede en el territorio de ese Estado, y, en otros casos, se exige la

¹²⁴ Vid. COMBACAU, J., “L’opposabilité et la preuve de la nationalité de l’État en droit international”, *cit.*, pág. 101.

¹²⁵ *Ibid.* 101 y 102.

¹²⁶ *Ibid.* 102. En relación con su aplicación a sociedades navieras, POWELL, E., “Taming the beast: How the international legal regime creates and contains flags of convenience”, *Annual Survey of International and Comparative Law*, vol. 19, n.º. 1, 2013, pág. 298, cita los siguientes casos de la jurisprudencia estadounidense: el caso *Hellenic Lines v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 310 (1970), en el que no se tuvo en cuenta el pabellón griego del buque cuya sociedad propietaria estaba establecida en Connecticut y que era explotado fundamentalmente en los Estados Unidos, y el caso *Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila*, 480 F.2d 1024, 1027 (2d Cir. N.Y. 1973), en el que se desconocieron tanto el pabellón británico del buque como la interposición de una sociedad británica entre aquel y los verdaderos propietarios.

¹²⁷ Conclusiones del Abogado General Sr. Marco Darmon, presentadas el 1 de junio de 1989, *Maclaine Watson & Company Limited c. Comisión de las Comunidades Europeas*, C-241/87, ECLI:EU:C:1989:229, párrafo 136.

¹²⁸ Vid. *Barcelona Traction Light and Power Company Limited* (España c. Bélgica) (segunda fase), *ICJ Rep 1970*, p. 3, y TOURNIER, A., « L’apport des conventions bilatérales d’investissement au droit de la « nationalité » des personnes morales », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, *cit.*, pág. 490.

conurrencia de los dos criterios de forma cumulativa, o el criterio del control financiero o del control ejecutivo de la sociedad, determinado por la nacionalidad de los miembros de sus órganos directivos¹²⁹. En los artículos 9 y 13 del proyecto de artículos de la CDI sobre protección diplomática, de 2006, se establece como criterio el lugar de constitución de la persona jurídica y, alternativamente, el de su control financiero. Recientemente, se ha constatado la ineficacia de muchos de los criterios utilizados para la atribución de la nacionalidad a las personas jurídicas debido a su incapacidad para garantizar el control por parte de las autoridades del Estado, especialmente en el caso de las multinacionales, ya que éstas pueden elegir con casi total discrecionalidad su nacionalidad, a diferencia de lo que ocurre en el caso de las personas físicas¹³⁰. Una situación parecida ocurre en el caso de los buques, y es precisamente un mecanismo jurídico equivalente el que ha permitido el desarrollo de los pabellones de conveniencia. Para evitar sus posibles consecuencias perjudiciales, se ha propuesto aplicar la doctrina del levantamiento del velo social y la aplicación de los criterios de indivisibilidad de la empresa y de obligaciones de medios o *due diligence*¹³¹. No obstante, aunque el régimen general de la nacionalidad en Derecho internacional permite comprender la posible influencia de su evolución en la regulación de la nacionalidad de los buques, conviene recordar que la nacionalidad de las personas físicas y jurídicas no tiene necesariamente las mismas consecuencias jurídicas que el de la nacionalidad de los buques y otros medios de transporte.

1.2.2.- La institución de la nacionalidad del buque como ficción jurídica vinculada al desarrollo de las actividades marítimas

En Derecho internacional público, la institución de la nacionalidad del buque tiene una importancia capital, porque los Estados continúan siendo el principal sujeto de Derecho internacional y porque aquélla determina el Estado que ostenta la jurisdicción, en principio, exclusiva, sobre el buque¹³². Todas las codificaciones de Derecho del mar reconocen la libertad de navegación a los Estados en alta mar, por lo que la vinculación del buque con un Estado de pabellón resulta formalmente imprescindible. El derecho de los Estados a conceder su nacionalidad a los buques es una consecuencia de su soberanía y de la libertad en alta mar, se teorizó a finales del siglo XVIII y su expansión

¹²⁹ Vid. TOURNIER, A., «L'apport des conventions bilatérales d'investissement au droit de la « nationalité » des personnes morales », *cit.*, pp. 492 – 497, e ITEN, J. L., « Les rattachements de l'entreprise multinationale : le point de vue du droit international public », *cit.*, pág. 102.

¹³⁰ Sobre esta cuestión, *vid.* ITEN, J. L., « Les rattachements de l'entreprise multinationale : le point de vue du droit international public », *cit.*, págs. 99 – 113.

¹³¹ *Ibid.*, págs. 103 y 104.

¹³² Vid. RAYFUSE, R. G., *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004; COLES, R. y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 1; BESLIER, S., “The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Sector of Fisheries”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2010, pág. 47, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, pág. 10.

podría vincularse a la codificación del Derecho mercantil a lo largo del siglo XIX, que también constituye un reflejo de la soberanía de los Estados-nación¹³³. En su ámbito subjetivo, el derecho de los Estados a conceder su nacionalidad a los buques incluye a los Estados sin litoral, como se acordó en la Declaración relativa al reconocimiento del derecho del pabellón a los Estados que no poseen litoral marítimo, hecha en Barcelona el 21 de abril de 1921, y que se considera un principio general del Derecho internacional público¹³⁴. Sin embargo, este reconocimiento suscitó importantes dudas durante el siglo XIX¹³⁵, y no se produjo con claridad hasta el siglo XX, desarrollándose en tres etapas: la primera etapa, inmediatamente posterior a la Primera Guerra Mundial, en la que se reconocía el pabellón de los Estados sin litoral que fueran aliados o asociados de las Altas Potencias Contratantes, según el artículo 273 del Tratado de Versalles y el artículo 153 del Tratado de Neuilly de 27 de noviembre de 1919 con Bulgaria; la segunda etapa, desarrollada entre 1919 y 1921, en la que se extendió el reconocimiento a todos los Estados que hubieran suscrito un tratado en este sentido, sin distinción de alianzas políticas, como en el caso del artículo 225 del Tratado de Saint-Germain-en-Laye de 10 de septiembre de 1919, entre Francia y Austria, y del artículo 209 del Tratado de

¹³³ Vid. UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 3, en UNCTAD, *UN Documents, Trade and Development Board 1977*, TD/B/C.4/158-169, y MAURER, A., “Transnational Shipping Law: The Role of Private Legal Actors in International Shipping”, en GOLDBY, M., y MISTELIS, L., *The Role of Arbitration in Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, pág. 231.

¹³⁴ 7 LNTS 73. Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, cit., p. 77 – 78; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 89, y MKRTICHYAN, A., “El desarrollo de la regulación jurídica internacional de los derechos de los estados sin litoral en el Derecho del mar”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 701 – 704.

¹³⁵ Vid. BONFILS, H., *Droit international public (Droit des gens)*, 6^{ème} édition, Librairie Nouvelle de Droit et Jurisprudence, Paris, 1912, pág. 401; FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 904; GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, cit., pp. 78 – 79; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 290, nota 4; COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality*, cit., págs. 160 y 161, y MKRTICHYAN, A., *op. cit.*, pág. 701. El caso que se suele referenciar para ilustrar las dudas que suscitaba el derecho al pabellón de los Estados sin litoral es el caso *La Palme*, que estuvo precedido de un intento de reconocimiento del pabellón suizo asociado a la neutralidad del Estado a través de un informe del Consejo Nacional de 13 de diciembre de 1864. En este caso, durante la guerra franco-alemana de 1870 a 1871, un crucero francés se apoderó de un buque llamado *La Palme*, que navegaba bajo pabellón de Hannover, pero era propiedad de las misiones evangélicas de Bâle (Suiza) desde 1866. El *Conseil des Prises*, el 9 de febrero de 1871, declaró que el arresto se había producido conforme a Derecho. Sin embargo, la decisión fue anulada por Decreto del Consejo de Estado francés de 10 de junio de 1872, en reconocimiento al apoyo de Suiza a la marina francesa durante la guerra, ya que se debía tener en cuenta que los nacionales suizos propietarios del buque se habían visto obligados a utilizar un pabellón extranjero, ya que suiza no disponía de uno propio. Nótese, por tanto, cómo el razonamiento del Consejo de Estado parte de la ausencia de un derecho al pabellón del Estado sin litoral afectado. Como se indica en la decisión del Consejo de Estado, con anterioridad a los hechos, el gobierno francés, en una Orden del Ministro francés de la Marina de 29 de diciembre de 1854, había declarado que no iba a reconocer el derecho de Suiza a conceder su pabellón, ya que su situación geográfica no le permitía controlar ni proteger a los buques. Además, como se cita en la *Feuille fédérale* de 23 de noviembre de 1889, en ese mismo año, el Consejo Federal suizo rechazó la solicitud de M. Ch. Messing, ciudadano suizo, de enarbolar el pabellón suizo en el mar, aunque, como nota GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, cit., págs. 79 y 80, no lo hizo por impedimentos de Derecho internacional público, sino porque, para el ejercicio de tal derecho, se necesitaría la aprobación de una legislación marítima federal que regulara la marina mercante suiza, así como la conclusión de acuerdos con terceros Estados para la utilización de un puerto como puerto de registro.

Trianon de 3 de junio de 1920, entre Francia y Hungría; y la última etapa, representada por la Declaración de Barcelona de 21 de abril de 1921, en la que se produjo un reconocimiento universal del reconocimiento del derecho al pabellón de los Estados sin litoral¹³⁶.

Se ha considerado que la vinculación de los buques con un Estado a través de la conexión de la nacionalidad es una medida necesaria por motivos de estrategia económica para los buques, pero, en un plano de interés público, también para preservar el orden público en alta mar¹³⁷, porque sólo a través de ella se establece la jurisdicción constante de un Estado sobre el buque y se puede garantizar el cumplimiento del Derecho internacional y nacional dentro del mismo y por parte de todas las personas a bordo o con intereses en el buque, evitando los abusos y la impunidad de los atentados contra la libertad en alta mar.

Las consecuencias o efectos de la atribución de nacionalidad a los buques en Derecho internacional público son, por una parte, la aplicación del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, la delimitación del ámbito de aplicación de muchos de los convenios de Derecho del mar, y la sujeción del estatuto jurídico del buque al Derecho del Estado de pabellón, y, por otra parte, la protección de los buques en caso de agresión¹³⁸. Por tanto, la nacionalidad del buque como elemento de control constituiría una consecuencia o corolario de las libertades de alta mar¹³⁹. Sin embargo, no es menos cierto que, mucho antes de que se aplicara el concepto de nacionalidad a

¹³⁶ Vid. FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 905; GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, p. 78; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 89, y MKRTICHYAN, A., *op. cit.*, págs. 702 – 704.

¹³⁷ Vid. BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 398; FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 897; GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, p. 73 ; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 56; ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l'approche », *Espaces et Ressources Maritimes*, vol. 3, n.º. 1, 1988, pág. 106; MATLIN, D. F., “Re-evaluating the status of flags of convenience under International Law”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 23, n.º. 5, 1990 – 1991, pág. 1028; ODEKE, A., *Bareboat Charter (Ship) Registration*, Kluwer Law International, Den Haag / London / Boston, 1998, pág. 13; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, págs. 140 y 141; COLES, R. y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 1, y GUILFOYLE, D., “The High Seas”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, pág. 209, y PEREIRA, A. C. A., “High Seas: Historical bases of the principle of freedom and its expression in the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982”, en GUTIÉRREZ, V. L., *et al.* (Eds.), *América Latina y el Derecho del mar: Liber Amicorum en Honor de Alfredo Martínez Moreno*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, pág. 71. Vid. también “Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su octavo periodo de sesiones”, A/3159, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 279.

¹³⁸ Vid. ARIAS, A., *Lecciones de Derecho Marítimo*, Imprenta del Estado, Lima, 1876, págs. 56 y 57, y MARTINEZ, M. I., *op. cit.*, págs. 200 y 201.

¹³⁹ Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, pp. 73 – 74, que indica que « les abus que pourrait entraîner le principe de la liberté des mers se trouvent limités si l'on n'admet à l'usage de ces mers que les navires pouvant justifier d'une nationalité. Par le fait qu'ils relèvent chacun d'un État déterminé, les navires sont soumis à un contrôle de la part de l'État dont ils portent le pavillon ; ils sont astreints à une certaine discipline établie par les lois et les règlements de l'État du pavillon ; en cas de méconnaissance des prescriptions de cet État, ils s'exposent à des sanctions ; par la même ils ont, dans l'État dont ils portent le pavillon, un garant au point de vue international quant à la manière dont ils feront usage des espaces maritimes. Ils ont aussi dans ce même État un protecteur quant aux abus dont ils pourraient avoir à souffrir de la part des navires d'autres États ».

los buques, los Estados han considerado y tratado a determinados buques como propios y a otros como ajenos¹⁴⁰, por lo que la vinculación entre los buques y los Estados es anterior a esta institución jurídica.

El concepto de nacionalidad del buque ha evolucionado con el de la soberanía de los Estados nación¹⁴¹. En el caso de los buques de Estado o de guerra, se consideraba que formaban parte de la armada correspondiente y que se encontraban bajo el mando directo del soberano¹⁴². Sin embargo, la situación de la marina mercante era distinta. Hasta principios del siglo XIX, se consideraba que los buques no podían tener una nacionalidad separada de la de su propietario o de su capitán, aunque existía una forma de vinculación entre los buques y los Estados que se percibía como necesaria para proteger el comercio internacional, lo cual situaba al buque en una posición intermedia entre el objeto y el sujeto de Derecho¹⁴³. De hecho, no se utilizaba la palabra “nacionalidad” para referirse a ese vínculo, sino que simplemente se afirmaba que un buque era de un Estado determinado si satisfacía determinados requisitos. Una muestra de esta legislación “primitiva” sobre nacionalidad de buques, ejemplificativa de la práctica de los Estados sobre la materia, se encuentra en las *Navigation Acts* del Reino Unido, que, entre 1651 y 1849 establecieron los requisitos para que un buque se considerase inglés en relación con el comercio colonial, sometido a medidas proteccionistas, eligiendo los criterios de nacionalidad de su propietario, la nacionalidad de una parte de su tripulación y su lugar de construcción¹⁴⁴. En el caso de Francia, la *Acte de Navigation* de 21 de septiembre de 1793 reformuló el concepto de buque francés para evitar la utilización fraudulenta de su pabellón por parte de navieros

¹⁴⁰ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 1.

¹⁴¹ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 141.

¹⁴² *Schooner Exchange v McFadden*, 7 Cranch 116, 144 (1812), citado por COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, pág. 17.

¹⁴³ Vid. GOLDIE, L. F. E., “Recognition and Dual Nationality – A Problem of Flags of Convenience”, *British Yearbook of International Law*, vol. 39, 1963, pág. 262; CARON, D. D., “Ships, Nationality and Status”, en BERNHARDT, R. (Ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, vol. 11, Amsterdam, North Holland, 1989, pág. 289; MATILLA, R., *op. cit.*, págs. 127 y 132, y CORBIER, I., « Le lien substantiel : expression en quête de reconnaissance », *Annuaire de droit maritime et océanique*, vol. 26, n.º. 1, 2008, pág. 272. De hecho, autores como RIPERT, BONNECASE y LYON-CAEN defendían la tesis de la personificación del buque, como indica MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, Marcial Pons, Madrid, 1999, pág. 215, citando a FARIÑA, F., *Derecho Comercial Marítimo*, vol. 1, Bosch, Barcelona, 1955, pág. 70.

¹⁴⁴ De hecho, el texto de estas leyes es muy expresivo de la calidad del vínculo exigido, ya que la *Navigation Act* de 1651 detallaba que el buque debía ser propiedad de nacionales o residentes en la Commonwealth “truly and without fraud” (o “truly and properly”) y que el capitán y la mayor parte de los miembros de la tripulación debían ser también de la Commonwealth. La *Navigation Act* de 1696 añadió los requisitos de construcción del buque en Inglaterra, Irlanda o sus Colonias, y elevó el requisito de nacionalidad a tres cuartas partes de los miembros de la tripulación. Para controlar la aplicación de esta normativa, se exigía el registro de los buques y sus propietarios, además de una declaración de que el buque no tenía propietario extranjero. Además, se había añadido la aclaración de que no se consideraría británico un buque construido fuera de los territorios de la Commonwealth adquirido por compraventa por un propietario británico. Sobre este punto, *vid.* CLAPHAM, J. H., “The Last Years of the Navigation Acts”, *The English Historical Review*, vol. 25, n.º. 99, 1910, pág. 480.

ingleses. El artículo 2.º de esta ley exigía que, para que un buque se considerase francés, fuera construido en Francia, en sus colonias u otras posesiones, o fuera adquirido por derecho de presa o confiscado por infringir las leyes francesas; que fuera propiedad en su totalidad de ciudadanos franceses, y que los oficiales y las tres cuartas partes de la tripulación estuviesen compuestas por franceses¹⁴⁵.

En España, la Real Orden de 20 de noviembre de 1786, que implantó las patentes de navegación para agilizar las inspecciones de buques en el extranjero, exigía como requisitos para el solicitante de las mismas la nacionalidad española, la acreditación de la propiedad de la nave y la presentación de la escritura de sus bienes como garantía en caso de abuso del documento¹⁴⁶. Además, se requería que el solicitante fuera una persona física y se prohibía la tenencia de más de una patente y su traspaso a extranjeros. Posteriormente, estos requisitos se fueron flexibilizando, permitiéndose la expedición de patentes a solicitud de sociedades y de personas físicas naturalizadas con un año de residencia en territorio español, y la Instrucción de 2 de enero de 1793 permitía también la matrícula de embarcaciones de construcción extranjera que pertenecieran a vasallos del rey, por vía de compra u otra legítima adquisición, justificando que ningún extranjero participara en la propiedad del buque, a menos que estuvieran naturalizados y llevaran al menos diez años residiendo en España, para “evitar la repetición de los fraudes que se ha experimentado hacen los Extranjeros [*sic*] sirviéndose de nuestra bandera para su comercio”¹⁴⁷. Ya en el siglo XIX, las Reales Ordenanzas de 1 de enero de 1802, sobre patentes de navegación o pasaportes, exigían que el buque perteneciese “a un vasallo del Rey, natural del reino o naturalizado”¹⁴⁸ para que se pudiesen expedir estos documentos, aunque no se mencionaba la nacionalidad de buque. El artículo 590 del Código de Comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de mayo de 1829, permitía a los españoles la adquisición de buques construidos en el extranjero, siempre y cuando no existiese en el contrato ninguna reserva a favor de extranjero, es decir, una simulación¹⁴⁹. No obstante, esta disposición fue derogada en la década siguiente, ya que así lo decidieron las Cortes en el Decreto de 10 de octubre de 1837, por el que se prohibía la compra y la matriculación de buques extranjeros para el servicio del Estado, tanto de vapor como de vela, salvo los que se necesitasen con urgencia para la guerra, y

¹⁴⁵ El texto completo de esta ley puede consultarse en LALLEMENT, G., *Choix de rapports, opinions et discours prononcés à la Tribune Nationale depuis 1789 jusqu'à ce jour ; recueillis dans un ordre chronologique et historique*, tome XIII, A. Eymery, Paris, 1820, pág. 415.

¹⁴⁶ Vid. ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *Las patentes de navegación. 1786-2006: Estudio histórico-legislativo sobre las normas reguladoras de las patentes de navegación desde el reinado de Carlos III hasta nuestros días*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2007, págs. 32 y 33.

¹⁴⁷ *Ibid.*, págs. 36 – 39.

¹⁴⁸ *Ibid.*, págs. 45 y 46.

¹⁴⁹ El texto completo del artículo establecía: “Es lícita á [*sic*] los españoles la adquisición de buques de construcción estrangera [*sic*], y podrán navegar con ellos con los mismos derechos y franquicias que si siempre hubieran sido nacionales, con tal que no medie en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta á [*sic*] favor de estrangero [*sic*] alguno, so pena de confiscación de la nave si se faltase á [*sic*] esta condición, y que se observen además las formalidades que están dispuestas por la misma ordenanza de matrícula de mar”.

solo se permitía la matriculación de los buques construidos en los dominios de España y las presas, y los buques construidos en el extranjero cuya matriculación ya estuviera pedida por su propietario, siempre que éste trasladase su domicilio a los dominios españoles y se comprometiese a mantener el buque bajo pabellón español¹⁵⁰. A partir de la promulgación de la Real Orden de 16 de enero de 1864, la patente pasó a acreditar la nacionalidad del buque¹⁵¹. Además, la Real Orden de 22 de julio de 1865¹⁵², que recopilaba la normativa sobre matrícula y abanderamiento de embarcaciones de procedencia extranjera, mencionaba la nacionalidad de los buques en el artículo 1.5.º de la Ley de 28 de octubre de 1837¹⁵³. Esta normativa limitaba la prohibición de compra de buques construidos en el extranjero para determinados tipos de buques de vapor, y exigía que el propietario de estas embarcaciones fuera una persona física o jurídica de nacionalidad española, de origen o por naturalización, entre otros requisitos.

Durante todo el siglo XIX y principios del siglo XX no se produjeron grandes reformas en la legislación española en materia de nacionalidad de buques, hasta la adopción del Decreto 1494/1968, de 20 de junio, por el que se refunden las disposiciones sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo¹⁵⁴, que derogó la legislación del período monárquico y refundió las normas consolidadas en un nuevo texto de carácter administrativo en el que se mantenía la palabra “nacionalidad”¹⁵⁵, que se relaciona de manera compleja con los conceptos de registro, matrícula y abanderamiento¹⁵⁶. En este Decreto se admitían a registro tanto buques de construcción española como extranjera (aunque, en este último caso, únicamente para la navegación exterior), y no se exigía de manera explícita el requisito de nacionalidad española de su propietario, aunque sí que, en el caso de las sociedades, se encontraran inscritas en el Registro Mercantil¹⁵⁷. No obstante, se sobreentiende este requisito del artículo 24 del Decreto, que se refiere a que se podrán abanderar los buques de procedencia extranjera adquiridos por españoles con autorización del gobierno, y de su

¹⁵⁰ *Gaceta de Madrid*, núm. 1047, de 11 de octubre de 1837, págs. 2 – 4.

¹⁵¹ *Vid.* ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *op. cit.*, pág. 53.

¹⁵² *Gaceta de Madrid*, año 204, núm. 205, de 24 de julio de 1865, págs. 1 y 2.

¹⁵³ Concretamente, esta ley establece: “1.ª Podrán matricularse como españolas: [...] 5.º Los encontrados en la mar sin gente y sin que pueda averiguarse su nacionalidad [...]”.

¹⁵⁴ *BOE* núm. 168, de 13 de julio de 1968, págs. 10260 – 10266.

¹⁵⁵ Artículo 16 del Decreto.

¹⁵⁶ *Vid.*, por ejemplo, el artículo 16 de este Decreto, en el que se indica que la nacionalidad del buque se adquiere con el abanderamiento, que se define como “el acto administrativo por el cual y tras su procedente tramitación, se autoriza a que el buque arbore el pabellón nacional y adquiera, a todos los efectos la nacionalidad española”. Esta relación fue analizada por FERNÁNDEZ, J. C., “VI. Competencia personal del Estado”, en GONZÁLEZ, J. D., *et al.*, “Jurisprudencia española de Derecho internacional público (1975-1976)”, *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º. 1, 1977 – 1978, pág. 481, que afirmaba que “no existe en el Derecho español ningún argumento sustantivo para fundar jurídicamente tal calificativo. El criterio del ‘abanderamiento’ que preside toda esta materia a lo largo de una abundante normativa que en ningún momento define la nacionalidad de los navíos, si bien hace reiteradas alusiones al carácter ‘nacional’ o ‘extranjero’ de éstos”.

¹⁵⁷ Artículos 12 y 63.2 del Decreto.

artículo 63.1, en el que se exige la acreditación de la nacionalidad en el caso de cambio de titularidad de los buques, salvo en el caso de los buques de la lista quinta (para embarcaciones de recreo). Sin embargo, en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo¹⁵⁸, se omite toda referencia a la nacionalidad y se sustituye por “el derecho a enarbolar el pabellón nacional”¹⁵⁹, actualmente en vigor, aunque los requisitos son equivalentes a los de la legislación anterior. En cambio, en el artículo 2.c) del Reglamento sobre Despacho de Buques sí se define el concepto de “buque español” como “buque o embarcación abanderado y registrado en España”¹⁶⁰. Además, en el artículo 252.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante¹⁶¹, se indica que los buques registrados y abanderados en España tendrán la nacionalidad española. Por último, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima¹⁶² dedica un capítulo completo (el III, compuesto por los artículos 88 – 96) a la nacionalidad de los buques, también centrado en el abanderamiento de los buques, que tiene como efecto el reconocimiento de la nacionalidad española a los mismos. Además, prohíbe la doble nacionalidad y el doble registro de los buques, con la excepción de algunos casos de abanderamiento temporal.

El reconocimiento de la nacionalidad de los buques independientemente de la nacionalidad de su propietario o capitán surgió como consecuencia de la práctica estatal a principios del siglo XIX, correspondiente a una necesidad del tráfico internacional como consecuencia del desarrollo de las sociedades navieras y de la expansión del librecambismo¹⁶³ y evidenciada a través de tratados bilaterales sobre comercio y navegación a través de los cuales los Estados parte reconocían mutuamente la nacionalidad de sus buques mercantes, los primeros de los cuales fueron concluidos entre Francia y Brasil, el 8 de enero de 1826, y entre Suecia-Noruega y Dinamarca, el 2 de noviembre de 1826, constituyendo este último el primer tratado en el que se menciona el término “nacionalidad” en relación con los buques¹⁶⁴. El artículo X del

¹⁵⁸ BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989, págs. 26207 – 26211.

¹⁵⁹ Artículo 12 del Decreto 1027/1989.

¹⁶⁰ Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, BOE núm. 28, de 2 de febrero de 2000, págs. 4778 – 4789.

¹⁶¹ BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011, págs. 109456 – 109710.

¹⁶² BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014, págs. 59193 – 59311.

¹⁶³ Vid. CLAPHAM, J. H., *op. cit.*, pág. 484; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 8, y MATILLA, R., *op. cit.*, pág. 132, que indica que “El buque [...] queda así sujeto en términos generales a la jurisdicción y al Ordenamiento jurídico del Estado del Pabellón en un conjunto de aspectos: laborales, de seguridad, sanitarios...; puede invocar la protección de éste y reclamar los beneficios y prioridades que reconozca a sus buques propios...; y, en tiempo de guerra, pasará a ser buque enemigo o neutral en función del pabellón... [...]”. Nótese que, en algunos casos, como el español, el liberalismo vino impuesto porque las políticas de reserva de bandera no fueron posibles, debido a la insuficiencia del tonelaje nacional para atender la demanda de transporte marítimo en España, como se indica en ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *op. cit.*, pág. 27.

¹⁶⁴ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 29; MATILLA, R., *op. cit.*, pág. 132; COGLIATI-BANTZ, V. P., “Disentangling the ‘Genuine Link’: Enquiries in Sea, Air and Space Law”, *Nordic Journal of*

Tratado de amistad, de navegación y de comercio entre Francia y Brasil, firmado en Río de Janeiro el 8 de enero de 1826, establece: « Il aura liberté réciproque de commerce et de navigation entre les sujets respectifs des hautes parties contractantes, tant en navires françois qu'en navires brésiliens, dans tous les ports, villes et territoires appartenant aux hautes parties contractantes, excepté dans ceux qui sont provisoirement interdits aux nations étrangères [...] », y el artículo XI del mismo Tratado indica que « En conséquence de cette liberté de commerce et de navigation, les sujets des hautes parties contractantes pourront respectivement entrer avec leurs navires dans tous les ports, baies, anses et mouillages des territoires appartenant à chacune d'elle, y décharger tout ou partie de leurs marchandises, prendre chargement et réexporter [...] ». Por último, el artículo XIII del Tratado definía así los buques que debían ser considerados como brasileños y franceses:

« Les hautes parties contractantes conviennent de déclarer que seront considérés navires brésiliens ceux qui seront construits ou possédés par des sujets brésiliens, et dont le capitaine et les trois quarts de l'équipage seront brésiliens ; cette dernière clause cependant ne devant pas être en vigueur tant que le demandera le manque de matelots, pourvu toutefois que le maître et le capitaine du navire soient brésiliens, et que tous les papiers du bâtiment soient dans les formes légales. De la même manière seront considérés navires françois ceux qui navigueront et seront possédés conformément aux réglemens en vigueur en France »¹⁶⁵.

International Law, vol. 79, n.º. 3, 2010, pág. 387, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, cit., pág. 17, nota 82. Por supuesto, existen tratados de amistad, comercio y navegación más antiguos, siendo el más antiguo de ellos el Tratado de amistad, comercio y navegación entre los Estados Unidos y Francia, de 6 de febrero de 1778, en MILLER, H. (Ed.), *Treaties and Other International Acts of the United States of America*, vol. 2, 1776 – 1818, Government Printing Office, Washington, 1931. Sin embargo, en ellos no se concibe que el buque pudiera tener una nacionalidad separada de la de su propietario. Cfr. el art. 6 de este tratado, que establece lo siguiente: “*The most Christian King shall endeavour by all the means in his Power to protect and defend all Vessels and the Effects belonging to the Subjects, People or Inhabitants of the said United States, or any of them, being in his Ports Havens or Roads or on the Sea near to his Countries, Islands Cities or Towns and to recover and restore to the right owners, their agents or Attornies all such Vessel & Effects, which shall be taken within his Jurisdiction; and the Ships of War of his most Christian Majesty or any Convoys sailing under his authority shall upon all Occasions take under their Protection all Vessels belonging to the Subjects, People or Inhabitants of the said United States, or any of them & holding the same Course or going the same Way, and shall defend such Vessels, as long as they hold the same Course or go the same way, against all Attacks, Force and Violence in the same manner, as they ought to protect and defend the Vessels belonging to the Subjects of the most Christian King*” (el énfasis es nuestro). Por tanto, el criterio de vinculación de los buques a un Estado era la propiedad, que debía corresponder a los súbditos, pueblo o habitantes de ese Estado, como también se demuestra en el enunciado de la libertad de navegación del art. 25 (“*It shall be lawful for all and singular the Subjects of the most Christian King and the Citizens People and Inhabitants of the said United States to sail with their Ships with all manner of Liberty and Security [...]*”). En relación con este tratado, también resultan relevantes sus arts. 14, 15 y 27, en los que se establecen algunos supuestos en los que la nave deberá mostrar su documentación (*sea letters* o *passports*), en la que debían constar el nombre del buque, su propietario y el nombre y el lugar de residencia de su capitán, entre otros extremos, y los certificados de su carga. En términos similares sobre estas cuestiones, *vid.* el Tratado de amistad y comercio entre Su Majestad el Rey de Prusia y los Estados Unidos de América, de 10 de septiembre de 1785, y Tratado de Amistad, Límites y Navegación entre España y los Estados Unidos, de 27 de octubre de 1795.

¹⁶⁵ El texto de este Tratado puede consultarse en MARTENS, G. F., *Supplément au Recueil de principaux traités d'alliance, des paix, de trêve... : précédé de Traités du XVIIIème siècle antérieurs à cette époque*

Como se puede observar, el texto del tratado es prácticamente idéntico al concluido entre el Reino Unido y Brasil el 17 de agosto de 1827, aunque el artículo 12, sobre el carácter nacional de los buques de las partes, establece algunas diferencias:

“In order to obviate all doubt respecting the nationality of British and Brazilian ships, the high contracting parties agree, that vessels owned, registered and navigated according to the laws of Great Britain, shall be considered as British; and that vessels built in the territories of Brazil, and owned by Brazilian subjects, and of which the master and three-fourths of the crew may be subjects of Brazil; and also all the vessels which shall have been captured from an enemy, by the ships of war of his Majesty the emperor of Brazil, or by subjects of his said Majesty, furnished with letters of marque, and regularly condemned in the prize court of Brazil, as lawful prize, or which shall have been condemned in any competent court, for the breach of the laws made for the prevention of the slave-trade, and which shall be so owned of the laws made for the prevention of the slave-trade, and which shall be so owned and manned as aforesaid, shall be considered as Brazilian”.

No obstante, existían acuerdos previos, como el Tratado de Comercio y Navegación entre Gran Bretaña y Portugal, de 19 de febrero de 1810, que establecía la libertad de navegación entre los dos Estados y definía los buques británicos como aquellos construidos en los territorios de su Majestad británica y poseídos, explotados y registrados de acuerdo con el Derecho británico, y los buques portugueses como los buques construidos en los países pertenecientes a Portugal o los buques del gobierno portugués o de los habitantes de los territorios portugueses, que tuvieran patente de corso del gobierno de Portugal o hubiesen sido adquiridos por derecho de presa, de propietarios portugueses y de los cuales el capitán y tres cuartas partes de la tripulación, al menos, fueran portugueses; o el Convenio de Comercio entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de América, de 3 de julio de 1815, en el que se declaraba la libertad de comercio entre los territorios británicos y estadounidenses, incluyendo la entrada de los buques de los pabellones de las partes a todos los lugares, puertos y ríos, aunque con varias restricciones. Otro tratado similar era el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, entre su Majestad [británica] y el Estado de Colombia, de 18 de abril de 1825. También resulta anterior a los reseñados el Tratado de comercio entre el Reino Unido y Prusia, de 2 de abril de 1824, que regulaba el comercio marítimo entre los dos Estados, incluyendo los territorios coloniales, y en el que no se hacía mención específica del reconocimiento mutuo de la nacionalidad de los buques mercantes, aunque se hacía distinción entre ellos¹⁶⁶.

et qui ne se trouvent pas dans le Corps Universel Diplomatique de Mrs. Dumont et Rousset, Henri Dieterich, Göttingen, 1828, págs. 868 – 876.

¹⁶⁶ Los textos de estos tratados se pueden consultar en STEEL, D., *Steel's Ship-master's Assistant, and Owner's Manual: containing information necessary for persons connected with mercantile affairs*, Longman, Orme, Brown, Green, and Longman, London, 1839, págs. 564 – 574 y 591 – 597. Para otros acuerdos de reciprocidad concluidos por Reino Unido entre 1824 y 1844, *vid.* CLAPHAM, J. H., *op. cit.*, págs. 484 – 487.

En la década de 1830, el contenido de estos tratados cristalizó en la norma consuetudinaria de que la nacionalidad de un buque se determinaría a través del Derecho interno del su Estado de pabellón y de que los demás Estados estaban obligados a respetar esa atribución de nacionalidad¹⁶⁷ y se popularizó en la doctrina¹⁶⁸. No obstante, cabe destacar que, en los tratados concluidos por el Reino Unido en esta época, la definición de los buques del Estado que constituía la contraparte se determinaba según el modelo establecido por las *Navigation Acts*: el buque debía haber sido construido en ese Estado o adquirido por derecho de presa, y, además, debía ser propiedad y estar operado por un capitán y tres cuartas partes de la tripulación con nacionalidad de ese Estado¹⁶⁹. Por tanto, como se puede observar, el modelo inglés se fue imponiendo no sólo en el Derecho comparado, sino también en la práctica convencional de los Estados en Derecho internacional, incluso con posterioridad a la abolición de las *Navigation Acts* en 1849 y a la adopción de la política de igualdad de los pabellones por parte del gobierno británico¹⁷⁰. No obstante, la jurisprudencia más comúnmente citada del siglo XIX sobre cuestiones relacionadas con el pabellón de los buques no suele mencionar ni discutir el concepto de nacionalidad, sino que se limita a establecer la libertad del Estado para establecer los requisitos para conceder su pabellón a un buque como manifestación de su soberanía¹⁷¹. Posteriormente, se aprobó la *Merchant Shipping Act* de 1894, cuyo artículo 1 exigía que, para que un buque se considerase británico, debía ser propiedad de súbditos británicos por nacimiento, naturalizados o que hubieran adquirido la ciudadanía (*denization*), o de personas jurídicas que se rijan por las leyes de alguno de los dominios británicos y tuvieran su principal centro de negocios en esos territorios. Actualmente, la cuestión de la nacionalidad del buque en el Reino Unido se regula en el artículo 1 de la *Merchant Shipping Act* de 1995, que establece que un buque se considerará británico si el buque

¹⁶⁷ Vid. MATILLA, R., *op. cit.*, pág. 132.

¹⁶⁸ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., “Disentangling the ‘Genuine Link’...”, *cit.*, pág. 388, nota 26, cita como ejemplo a WHEATON, H., *Elements of International Law*, 3.^a ed., Lea and Blanchard, Philadelphia, 1846, pág. 390.

¹⁶⁹ Vid. la tercera cláusula del Tratado entre Reino Unido y los Países Bajos de 27 de octubre de 1837, en CLAPHAM, J. H., *op. cit.*, págs. 486 y 487. Una fórmula equivalente se puede observar en el artículo IX del Tratado de Comercio y Navegación entre Su Majestad Británica y la Ciudad Libre de Frankfurt, firmado en Londres el 13 de mayo de 1832 (“[...] *it is hereby stipulated and agreed, that any vessel, being Franfort or British built, and being navigated by a master and a crew, three-fourths of which, at least, are citizens or subjects of the free city of Frankfort, or of any or either of the states comprised in the Germanic Confederation [...], such vessel, so built, navigated, and wholly owned by Frankfort citizens or subjects, shall, for all the purposes of this Treaty, be taken to be and considered as a vessel belonging to Frankfort*”), que se puede consultar en HERTSLET, L., *A complete collection of the treaties and conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain and foreign powers, and of the laws, decrees, and orders in Council, concerning the same; so far as they relate to commerce and navigation, to the repression and abolition of the slave trade; and to the privileges and Interests of the subjects of the High Contracting Parties*, vol. IV, Henry Butterworth, London, 1835, págs. 147 – 158.

¹⁷⁰ Vid. PIETTE, G., *Droit maritime*, A. Pedone, Paris, 2017, pág. 20.

¹⁷¹ Vid. *supra*, por ejemplo, los casos del *Creole* (1853), del *Emilia* (1854), del *Virginus* (1873) y del *Montijo* (1875).

está registrado en el Reino Unido o en alguna posesión británica, o si se trata de una embarcación pequeña que no sea de pesca y pertenezca a propietarios cualificados¹⁷².

El concepto de nacionalidad del buque se basaba originalmente en la ficción jurídica de que el buque tenía personalidad independiente¹⁷³, aunque actualmente se considera que deriva del principio de libre uso de la alta mar¹⁷⁴ y de su vinculación a la soberanía del Estado¹⁷⁵. El debate doctrinal sobre la nacionalidad de los buques se avivó a principios del siglo XX, y esto permitió que se incluyera finalmente este concepto en las codificaciones posteriores de Derecho del mar¹⁷⁶. En el Derecho internacional actual, condensado en el artículo 91 de la CNUDM, el buque posee la nacionalidad del Estado cuyo pabellón está autorizado a enarbolar, por lo que las instituciones de la nacionalidad y el pabellón están indisolublemente vinculadas.

Actualmente, el concepto de nacionalidad del buque se relaciona con el de la nacionalidad de las personas físicas¹⁷⁷, a pesar de que los buques carecen de personalidad jurídica y no son sujetos de derecho, al tratarse de bienes muebles¹⁷⁸. Así,

¹⁷² Estos requisitos se regulan reglamentariamente en el art. 7 de las *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations* de 1993, que exige se trate de nacionales del Reino Unido o de algún Estado miembro de la Unión Europea establecido en el Reino Unido, ciudadanos de territorios dependientes del Reino Unido o de ultramar, súbditos británicos, sociedades creadas en un Estado miembro o en una posesión británica, si tienen su centro de negocios en el Reino Unido o en alguna de las posesiones británicas, y las Agrupaciones Europeas de Interés Económico registrados en el Reino Unido. Téngase en cuenta que, cuando se produzca la salida de la Unión Europea del Reino Unido, entrarán en vigor las *Merchant Shipping (Registration of Ships) (Amendment) (EU Exit) Regulations* de 2019, cuyo art. 5 reforma el artículo anteriormente citado, añadiendo a la lista a los ciudadanos de la *Commonwealth*, a los ciudadanos de un Estado citado en la Disposición Adicional 6.ª. (Argentina, Aruba, Bahrein, Brasil, China, Corea del Sur, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Islas Canarias, Islas Feroe, Haití, Israel, Japón, Liberia, Madeira, Islas Marshall, Mónaco, Panamá, Suiza y Surinam), residentes en el Reino Unido, sociedades creadas en un Estado de la *Commonwealth* o en un Estado mencionado en la Disposición Adicional 6.ª.

¹⁷³ Vid. TACHE, S. W., “The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link”, *International Lawyer*, vol. 16, n.º. 2, 1982, pág. 305; MATILLA, R., *op. cit.*, pág. 132; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 149, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 344.

¹⁷⁴ Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, pág. 73, citado por MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 215.

¹⁷⁵ Vid. CORBIER, I., *op. cit.*, págs. 271 y 274.

¹⁷⁶ Vid. FERNÁNDEZ, J. C., “VI. Competencia personal del Estado”, en GONZÁLEZ, J. D., *et al.*, “Jurisprudencia española de Derecho internacional público (1975-1976)”, *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º. 1, 1977-1978, pág. 479.

¹⁷⁷ Vid. MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 205, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 343.

¹⁷⁸ Vid. IGLESIAS, J. L., “El derecho al pabellón de las organizaciones internacionales”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 24, n.º. 3 – 4, 1971, pág. 347; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 201, y CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 278. Es destacable la opinión de WATTS, A. D., “The Protection of Merchant Ships”, *British Yearbook of International Law*, vol. 33, n.º. 1, 1957, pág. 55: “It seems that the practice of referring to ships as if they possess a legal personality and a nationality is too well established for any reforms of language to be achieved: it is therefore all the more necessary continually to bear in mind that such ‘personality’ is not real, and, in particular, that the so-called ‘nationality’ which a ship is said to possess is only a pseudo-nationality which, while it have [*sic*] to be given meaning in some circumstances, cannot be treated as identical in nature with the nationality of an individual”. Del mismo parecer es SINGH, N., “Pabellón del buque y responsabilidad del Estado (nacionalidad del buque y

la nacionalidad es el vínculo jurídico que se establece entre un Estado y un buque a través del pabellón, con la condición de que la asociación entre éste y la nacionalidad no sea “forzada o puramente artificial”¹⁷⁹. Se trata de una cuestión controvertida, puesto que algunos autores consideran que la nacionalidad del buque es en realidad una pseudonacionalidad similar a la de las personas jurídicas por su carácter electivo o facultativo, ya que depende de la voluntad del naviero, que elige en qué Estado desea matricular su buque, y se necesita su concurrencia para solicitarla, a diferencia de lo que ocurre en algunos casos con las personas físicas¹⁸⁰.

En cualquier caso, se puede afirmar que la atribución de nacionalidad a los buques civiles en Derecho internacional público se rige por dos grandes principios, reconocidos actualmente en la CNUDM, pero de origen consuetudinario: el principio de libertad de establecimiento de los requisitos exigidos para el registro de buques (y, por tanto, de otorgamiento de la nacionalidad a los buques) del que goza el Estado de pabellón, que ha sido reconocido por el TIDM¹⁸¹, aunque actualmente está sometido a ciertas excepciones, y el principio de unidad de la nacionalidad del buque o de prohibición de la duplicidad o multiplicidad de la nacionalidad en el buque, que se establece para evitar el fraude en la utilización de la nacionalidad del buque, especialmente en caso de guerra¹⁸². Esto último no impide el cambio de pabellón a través de la cancelación de la inscripción del registro de origen del buque y su inscripción en un nuevo registro, o el abanderamiento provisional en otro Estado, que supone la suspensión temporal de la inscripción en el registro original. Por tanto, el reconocimiento de la nacionalidad a un

nacionalidad del Estado)”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 1, n.º. 1, 1981, págs. 166 y 167. En la misma línea, *vid.* PINTO, R., « Les pavillons de complaisance », *Journal de Droit International*, vol. 87, n.º. 1, 1960, pág. 351: « La prétendue nationalité des navires est naturellement une pseudo-nationalité ».

¹⁷⁹ *Vid.* ROUSSEAU, C., *Droit international public*, vol. 4, Sirey, Paris, 1980, pág. 289, citado por KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 343 [traducción propia]; NANDAN, S. N., y ROSENNE, S. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. A Commentary*, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 1995, pág. 106, citado por KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 344, y MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 200. En términos similares, *vid.* también ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 13, y CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 272.

¹⁸⁰ *Vid.* FAY, F. M., « La nationalité des navires en temps de paix », *Revue Générale de Droit International Public*, 1973, pág. 1007, y COMBACAU, J., « Les bateaux et le navire : tentative de détermination d’un concept juridique international », en DECAUX, E. (ed.), *Le navire en droit international*, Pedone, Paris, 1992, pág. 242.

¹⁸¹ *M/V Saiga (n.º. 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 63. Anteriormente, este principio había sido reconocido en *Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo*, 17 de julio de 1986, *RIAA*, vol. XIX, United Nations, New York, 2006, pág. 294, párr. 27.

¹⁸² *Vid.* FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 898; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 80 – 82; RIENOW, R., *The Test of Nationality of a Merchant Vessel*, Columbia University Press, New York, 1937, págs. 214 – 219; SCELLE, G., *op. cit.*, pág. 285; MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., “The Maintenance of Public Order at Sea and the Nationality of Ships”, *American Journal of International Law*, vol. 54, n.º. 1, 1960, pág. 57; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 254; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, págs. 72 – 76; ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 106; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 245; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 354; COMBACAU, J., y SUR, S., *op. cit.*, pág. 465; DAILLIER, P., y PELLET, A., *op. cit.*, pág. 552; CORBIER, I., *op. cit.*, págs. 273 y 274, y GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 216.

buque constituye un acto de soberanía por parte del Estado de pabellón¹⁸³. No obstante, también se ha afirmado la obligación de los Estados de atribuir su nacionalidad a los buques que cumplan con los requisitos exigidos por su normativa interna, por lo que aquéllos no podrían discrecionalmente negar el reconocimiento de su nacionalidad para eludir el cumplimiento de las obligaciones que les corresponden según el Derecho internacional¹⁸⁴. En cuanto al principio de unidad de la nacionalidad de los buques, se ha considerado que el fenómeno de los segundos registros o “pabellones bis” creados por diversos Estados no supone una ruptura de esta norma de Derecho internacional, aunque constituyen un indicio de que la relación entre el buque y el Estado de pabellón se ha convertido en una relación de naturaleza económica y no meramente jurídica. En ese sentido, se ha llegado a afirmar que el pabellón ha perdido su significación soberana y que únicamente proporciona una mayor seguridad administrativa¹⁸⁵. Sin embargo, las atribuciones y privilegios del Estado de pabellón no han sufrido modificaciones por esta causa.

Por lo que respecta al reconocimiento de la nacionalidad atribuida de conformidad con el Derecho interno del Estado de pabellón, existe un consenso general en la doctrina sobre la obligación de los terceros Estados de aceptar y reconocer tal atribución, así como el pabellón y los documentos de registro otorgados por el Estado de pabellón¹⁸⁶, aunque se trata de una posición que no estuvo exenta de críticas en el pasado. Esta obligación se debe a la vinculación de la atribución de nacionalidad a un buque con la soberanía del Estado de pabellón. Al principio, esta obligación de reconocimiento se establecía en Tratados de amistad, comercio y navegación; Tratados consulares y algunos tratados multilaterales, como el art. 3.a) del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, aunque posteriormente se convirtió en una costumbre internacional¹⁸⁷. Sin embargo, la obligación de reconocimiento no se extiende necesariamente a los tribunales internacionales, ya que el TIDM ha observado que la nacionalidad de los buques es una cuestión de hecho que, en caso de conflicto, se debe establecer en función de las pruebas presentadas por las partes¹⁸⁸. No obstante, en ninguno de los casos juzgados por este tribunal se ha permitido el desconocimiento de la nacionalidad del

¹⁸³ Vid. KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 346. Vid. también *Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo*, 17 de julio de 1986, *RIAA*, vol. XIX, United Nations, New York, 2006, pág. 294, párr. 94, y *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 63.

¹⁸⁴ Vid. MARTINEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 206.

¹⁸⁵ Vid. ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, págs. 109 y 110. En la misma referencia, pág. 111, la autora afirma categóricamente que el pabellón “*est devenu une pure fiction*”.

¹⁸⁶ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 89; BOCZEK, B., *op. cit.*, pág. 94, y GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 261 y 264. Los fundamentos de esta costumbre se encuentran en la resolución del caso del *Virginus* y en los laudos de los casos *Affaire des Boutres de Mascate* (France c. Grande Bretagne), 8 août 1905, *RIAA*, vol. XI, pág. 83, y *I’m Alone*, ya citado.

¹⁸⁷ Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 262 – 264.

¹⁸⁸ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 66.

buque por un Estado distinto del Estado de pabellón del propio buque, por lo que, en el estado actual del Derecho internacional, debe entenderse descartada la posibilidad de sancionar la ausencia de relación auténtica con el cuestionamiento de la nacionalidad del buque¹⁸⁹.

Si bien en un principio se consideró que la libertad en la determinación de los criterios de registro para la concesión de la nacionalidad a un buque era absoluta, como se reflejaba en la resolución del Instituto de Derecho Internacional preparada por M. T. M. C. ASSER y LORD REAY y aprobada en la sesión de Venecia de 1896¹⁹⁰, así como en el arbitraje de los *Boutres de Mascate* de 1905¹⁹¹, a lo largo del siglo XX se han ido reconociendo varias limitaciones a la misma. En principio, se reconocen tres grandes limitaciones: las impuestas por el Derecho convencional, el principio de unidad de la nacionalidad o prohibición de la duplicidad o multiplicidad de la nacionalidad del buque, y la exigencia de la existencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón.

El primer grupo de limitaciones estaría formado por el conjunto de restricciones establecidas en los tratados de los que sea parte un Estado de pabellón¹⁹², como, por ejemplo, el artículo 32 del Acta general de Bruselas, de 2 de julio de 1890, sobre la supresión de la trata de esclavos africanos, que limitaba los poderes de los Estados parte de conceder su pabellón a buques indígenas a aquellos que satisficieran varias condiciones de vinculación con el Estado de pabellón (que los armadores o propietarios de los buques fueran “súbditos o protegidos” del Estado de pabellón, que poseyeran bienes inmuebles en el ámbito de jurisdicción del mismo o prestaran una caución razonable, y que tanto los armadores o propietarios como el capitán del buque probaran que gozaban de buena reputación y no hubieran sido condenados nunca por trata de esclavos), independientemente de si el solicitante era nacional de uno de los Estados parte o no¹⁹³. Otro ejemplo lo constituiría el artículo 29 del Tratado de Berlín de 13 de julio de 1878, que limitaba la soberanía de Montenegro para conceder su nacionalidad, ya que establecía que sólo podría tener pabellón mercante, pero no pabellón de guerra ni marina militar¹⁹⁴. Uno de los ejemplos más recientes lo constituiría la prohibición de discriminación de los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea en todos los Estados miembros¹⁹⁵, con fundamento en el artículo 49 del Tratado de

¹⁸⁹ *Ibid.*, párr. 83.

¹⁹⁰ *Vid.* ASSER, T. M. C., y REAY, L., « Règles relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce », en INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL, *Annuaire*, Tome XV, Lausanne, Imprimerie Regamey & Co., 1896, pp. 72 – 74.

¹⁹¹ *Affaire des Boutres de Mascate* (France c. Grande Bretagne), 8 août 1905, *RIAA*, vol. XI, pág. 83.

¹⁹² *Vid.* BARNES, R. A., “Flag States”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 306 y 307.

¹⁹³ *Vid.* GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 92.

¹⁹⁴ *Vid.* BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 400, y FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 903.

¹⁹⁵ Recuérdese que el registro de un buque constituye una forma de ejercer la libertad de establecimiento por parte de sus titulares, ya sean personas físicas o jurídicas.

Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que impediría la aprobación de toda normativa incompatible con la misma, como ocurrió en el caso *Factortame*¹⁹⁶, y se ha reiterado en los asuntos *Comisión c. Francia*¹⁹⁷ y *Comisión c. Irlanda*¹⁹⁸, *Comisión c. Grecia*¹⁹⁹, y *Comisión c. Países Bajos*²⁰⁰, que se analizarán en la segunda sección del capítulo segundo. De haberse aprobado en su forma original, también la CNUCIB habría supuesto una limitación importante de la libertad de los Estados para establecer las condiciones de otorgamiento de la nacionalidad. De forma similar, el Consejo de Seguridad ha establecido la prohibición de registro de buques de forma extraordinaria, como se explicará en el capítulo cuarto. La CNUDM también establece límites a la libertad de registro, y con carácter general, se debe respetar el principio de buena fe en la aplicación de la Convención²⁰¹, lo que, para algún autor, prohíbe el registro de buques sobre los que existan sospechas de dedicación a actividades contrarias al Derecho internacional²⁰², aunque esta posición no ha sido aceptada todavía en la jurisprudencia de los tribunales internacionales.

La segunda de las limitaciones impuestas por la CNUDM es el principio de unidad de la nacionalidad del buque o de prohibición de la duplicidad o multiplicidad de la nacionalidad en el buque, que antiguamente se podía encontrar en la legislación nacional en materia de registro y en la práctica estatal de los tratados bilaterales de amistad, comercio y navegación, y que actualmente se establece en el artículo 92 de la CNUDM²⁰³, aunque tiene precedentes incluso en la legislación sobre patentes de corso²⁰⁴. Este requisito trata de facilitar el mantenimiento del orden público en el mar

¹⁹⁶ Vid. TJCE, sentencia de 25 de julio de 1991, *The Queen c. Secretary of State for Transport, ex p Factortame Ltd and others*, C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320.

¹⁹⁷ Vid. TJCE, sentencia de 4 de abril de 1974, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, 167/73, ECLI:EU:C:1974:35, y TJCE, sentencia de 7 de marzo de 1996, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, C-334/94, ECLI:EU:C:1996:90.

¹⁹⁸ Vid. TJCE, sentencia de 12 de junio de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-151/96, ECLI:EU:C:1997:294.

¹⁹⁹ Vid. TJCE, sentencia de 27 de noviembre de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Helénica*, C-62/96, ECLI:EU:C:1997:565.

²⁰⁰ Vid. TJCE, sentencia de 14 de octubre de 2004, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Reino de los Países Bajos*, C-299/02, ECLI:EU:C:2004:620, párrs. 15, 16, 19 y 21.

²⁰¹ Art. 300 de la CNUDM.

²⁰² Vid. BARNES, R. A., "Flag States", *cit.*, pág. 307. Previamente, BOCZEK, B. A., *Flags of Convenience. An International Study*, Harvard University Press, Cambridge, 1962, pág. 106, había sugerido la prohibición del registro de buques sospechosos de realizar actividades ilícitas.

²⁰³ Vid. FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 898; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 80 – 82; RIENOW, R., *op. cit.*, págs. 214 – 219; MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, pág. 57; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 254; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, págs. 72 – 76; ODIER, F., "Le pavillon du navire : évolution actuelle de l'approche", *cit.*, pág. 106; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 354; Vid. DAILLIER, P., y PELLET, A., *op. cit.*, pág. 552, y GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 216.

²⁰⁴ Vid. FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 898, que cita la ley francesa de 10 de abril de 1825, sobre represión de la piratería, que prohibía que los corsarios recibieran patentes de corso (*lettres de marque*) de dos Estados distintos, independientemente de que fueran enemigos o aliados.

evitando los conflictos de jurisdicción sobre los buques²⁰⁵, y su incumplimiento está sancionado con la privación de efectos a la atribución múltiple de nacionalidad en el ámbito internacional, de acuerdo con el artículo 92.2 de la CNUDM. La única excepción a esta regla la representa la práctica del registro provisional de los buques fletados a casco desnudo (*bareboat charter* o *demise charter*), a través de la cual se permite que el fletador registre el buque en un Estado de pabellón distinto de aquel en el que el propietario del buque realizó originalmente el registro, manteniendo la nacionalidad de este, pero enarbolando el pabellón de aquel²⁰⁶. Con frecuencia, estas operaciones se realizan para obtener alguna ventaja fiscal o para reducir los gastos en salarios de la tripulación, abanderando el buque bajo un pabellón de conveniencia pero manteniendo la inscripción en el registro de buques de origen en relación con la identificación de los propietarios y las hipotecas navales que pudieran existir²⁰⁷.

La tercera de las limitaciones que establece el Derecho internacional público es la exigencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, de conformidad con el artículo 91.1 de la CNUDM. Este requisito reviste una especial importancia para el fenómeno de los pabellones de conveniencia, por lo que se analizará con mayor detalle la segunda sección del capítulo segundo. Además, históricamente se han dado situaciones que matizaban la exclusividad de la nacionalidad del buque, en las que la nacionalidad real coexistía con otra aparente, como la concesión del pabellón a un buque en peligro mientras éste subsista²⁰⁸, la prestación de un servicio público por parte de un buque cuyo contrato de concesión imponía que enarbolase el pabellón del Estado concesionario²⁰⁹, y los casos de venta judicial o subasta del buque en determinados tratados internacionales que, para la adquisición de la nueva nacionalidad del buque, no exigían darlo de baja previamente del registro original²¹⁰. Sin embargo, con respecto a este último punto, el TIDM ha determinado que la confiscación del buque no influye por sí misma sobre su pabellón o su nacionalidad, aunque lo haga sobre su propiedad²¹¹.

²⁰⁵ Vid. BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 307.

²⁰⁶ Vid. ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, págs. 108 y 109. ODEKE, A., *op. cit.*, págs. 23 – 31, y BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 307

²⁰⁷ Vid. UNCTAD, *Practices in relation to recording operators, the use of bearer shares and bareboat charters*, UNCTAD, Genève, 20 August 1982, TD/B/AC.34/6, pp. 9 y 10.

²⁰⁸ Vid. ROUX, M., *Les pavillons de complaisance*, LGDJ, Paris, 1961, págs. 33 – 35, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 355.

²⁰⁹ Vid. FAY, M., *op. cit.*, pág. 355, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 355, que cita una sentencia del Tribunal de Casación de Francia, de 19 de diciembre de 1888, en el que dos buques hipotecados a favor de una sociedad enarbolaban durante un tiempo determinado el pabellón haitiano, ya que así se estipulaba en el contrato de concesión.

²¹⁰ Vid. FEDOZZI, P., « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 10, n° 5, 1925, pág. 49, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 355.

²¹¹ Vid. Casos *Juno Trader* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea Bissau), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports* 2004, p. 17, párr. 63, y *Tomimaru* (Japón c. Federación de Rusia), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports* 2005 – 2007, p. 74, párr. 70.

Por último, existe la posibilidad de que un buque no posea ninguna nacionalidad. Los Estados no tienen la obligación de reducir los casos de apatridia en relación con los buques mercantes, lo que ha hecho que se considere que los poderes soberanos del Estado son más amplios que en el caso de las personas físicas²¹². Existen tres vías de conseguir este estatuto: en primer lugar, un buque puede no haber adquirido válidamente una nacionalidad, porque, teniendo la obligación de hacerlo, no haya iniciado ningún procedimiento en ese sentido o porque el procedimiento no hubiera culminado o se hubiera interrumpido por alguna circunstancia, por lo que el buque enarbolaría un pabellón al que no tendría derecho legalmente²¹³; en segundo lugar, un buque que navegue bajo el pabellón de dos o más Estados, empleándolos según su conveniencia, adquirirá la consideración de apátrida y recibirá el mismo trato, y, en tercer lugar, un Estado puede rechazar la atribución de su nacionalidad hecha por un buque²¹⁴, e incluso, un Estado puede retirar su nacionalidad a un buque²¹⁵. A esta lista sería necesario añadir los buques que enarbolan el pabellón de entidades políticas a las que no se reconozca personalidad jurídica, entre los que se encontrarían los Estados no reconocidos²¹⁶. Esta situación de nacionalidad de los buques presenta la dificultad, inexistente en el caso de las personas físicas²¹⁷, de que sus consecuencias no están determinadas convencionalmente. Además, en muchos casos está vinculada con actividades ilícitas, como la pesca INDNR, las migraciones irregulares o el tráfico ilícito de migrantes²¹⁸. El estatuto de los buques sin nacionalidad puede resumirse en que no gozan de protección en Derecho internacional y, de conformidad con el artículo 110.2 de la CNUDM, cualquier buque de Estado tiene competencia para ejercer el derecho de visita sobre los buques sobre los cuales existe la sospecha de apatridia, aunque se duda de si debe existir o no algún tipo de vínculo jurisdiccional entre ellos²¹⁹, aunque la

²¹² Vid. KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 346.

²¹³ Vid. WITT, J. A., *Obligations and Control of Flag States: Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, Lit, Berlin, 2007, pág. 38. Este autor establece la misma consecuencia para los buques que ocultan su nacionalidad.

²¹⁴ Vid. DÍEZ DE VELASCO, M., *op. cit.*, pág. 554; SICO, L., *op. cit.*, pág. 10; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 356; DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, págs. 107 y 108; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 87; GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 217, y GODIO, L. M. A., “El ‘vínculo genuino’ entre el buque y su Estado de pabellón ante el persistente desafío de las denominadas ‘banderas de conveniencia’”, *El Derecho*, vol. 56, n.º. 14508, 2018, pág. 3.

²¹⁵ Vid., por ejemplo, el artículo 15.2 de la Ley 38/72, de la Autoridad Portuaria de Chipre, establece la posibilidad de eliminar a un buque del registro de buques de Chipre en caso de que infrinja la prohibición de zarpar o atracar en los puertos cerrados de Famagusta, Karavostasi y Kyrenia, en el territorio de la República Turca de Chipre del Norte, declarada a través de la Orden 265/74 del gobierno chipriota.

²¹⁶ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 311 y 316.

²¹⁷ Vid. Convención sobre el estatuto de los apátridas, hecha en Nueva York el 28 de septiembre de 1954.

²¹⁸ Vid. GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 217. Vid. también el capítulo cuarto de este trabajo.

²¹⁹ Vid. *Molván v Attorney General for Palestine (The “Asya”)* [1948] AC 351, 81, 369; (Privy Council) (1948) 15 ILR 115, 12448, y art. 6.2 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), de 10 de diciembre de 1988; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 76; MALANCZUK, P., *Akehurst’s Modern Introduction to International Law*, Routledge, New York, 1997, pág. 109, citado por GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 218; COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 2; DAKOURI, J. C., *op. cit.*, pág. 27, y MURDOCH, A., “Ships without nationality: interdiction on the high

existencia de buques sin nacionalidad no compromete la responsabilidad de ningún Estado²²⁰. Sin embargo, la obligación de rescatar a las personas que se encuentren en situación de peligro en el mar se extiende a estos buques²²¹. La negación de derechos a los buques apátridas tiene su fundamento en Derecho internacional público en el caso del *Asya*²²², en el que un buque que enarbolaba de forma fraudulenta el pabellón turco, por no haberse registrado, fue apresado por un buque de la Armada británica en alta mar frente a las costas de Palestina en 1948, cuando transportaba colonos judíos, y el *Privy Council* consideró que, si un buque no navegaba bajo la protección de ningún pabellón, no se podría suscitar con respecto al mismo ninguna cuestión de incumplimiento del Derecho internacional. A esta misma conclusión se llegó en el caso *Marino García*²²³, en el que un Tribunal de Apelación de los Estados Unidos concluyó que las autoridades estadounidenses tenían jurisdicción sobre los buques apátridas que participasen en la distribución de sustancias estupefacientes en alta mar, aunque no existiese un nexo que lo relacionara con los Estados Unidos, ya que los buques sin pabellón no tienen derecho a navegar libremente en alta mar, al no estar sometidos a una autoridad estatal. Por ello, el ejercicio de jurisdicción sobre esos buques no vulnera el Derecho internacional público ni supone una injerencia indebida en los asuntos internos de otro Estado. En este caso, el buque estaba registrado en Honduras, pero no llevaba documentación a bordo y se habían alterado tanto su nombre como su puerto de matrícula, para hacerlo

seas”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 166 – 177. En el art. 8.2 y 7 del Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, de 12 de diciembre de 2000, 2241 UNTS 507, prevé explícitamente este derecho, junto con el de registro y el de adopción de las medidas apropiadas con respecto al buque, a las personas que se encuentren a bordo del mismo y a su carga.

²²⁰ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, cit., pág. 19.

²²¹ Art. 8 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000.

²²² Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 222, nota 4; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 76; MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 311 y 312; GALLEY, M., *op. cit.*, págs. 88 y 89, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 270.

²²³ *United States v. Marino Garcia*, 679 F.2d 1373. U. S. Court of Appeals, 11th Cir, 1982. Posteriormente, se reiteró esta conclusión en el caso *United States v. Pinto-Mejia*, 720 F.2d 248, 260 (2d Cir. 1983), un caso similar en el que el buque fue sorprendido sin enarbolar ningún pabellón, posteriormente izó la bandera de Venezuela, aunque su certificado había expirado en 1980 (es decir, tres años antes), y se descubrieron banderas de otros Estados a bordo del mismo. Las autoridades venezolanas confirmaron que no se había solicitado la renovación del certificado, pero no la retirada del registro, por lo que se decidió devolver el caso al Tribunal del Distrito que lo había conocido en primera instancia para que realizara las comprobaciones. Sin embargo, se confirmó la jurisdicción de las autoridades estadounidenses sobre los buques sin nacionalidad, de conformidad con el Derecho internacional. Otro caso similar es *United States of America, Appellee, v. Luis Alphonso Henriquez, Jose Colon Ortiz, Segundo Zacarias Ortiz, Juan Andres Julio-Cardales, Joaquim G. Mejia, Olivio Omelis-Gundis, Felipe Molina Marrujo, Francisco Javier Gomez, and Rodrigo Roman-Ortiz, Appellants*, 731 F.2d 131 (2d Cir. 1984), en el que se afirmó la jurisdicción estadounidense sobre un buque que transportaba sustancias estupefacientes y que navegaba sin pabellón, a pesar de tener una referencia a Honduras sobre el puente y tener un certificado de registro presuntamente falsificado o cancelado. Honduras negó que el buque estuviera inscrito en su registro.

pasar por un buque estadounidense, todos sus tripulantes eran extranjeros y no existían pruebas de que el tráfico se dirigiese hacia los Estados Unidos.

**SECCIÓN SEGUNDA.- LA PRUEBA DE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE Y,
EN PARTICULAR, EL RÉGIMEN JURÍDICO-INTERNACIONAL DEL
REGISTRO DE BUQUES**

INTRODUCCIÓN

Una vez establecida la importancia de la nacionalidad de los buques en Derecho internacional público, y continuando con la aproximación al fenómeno de los pabellones de conveniencia, debemos examinar los dos medios de prueba del pabellón del buque: el pabellón y el registro. El pabellón del buque constituye la prueba exterior y más visible de la nacionalidad del buque, y, por tanto, se analizará en primer lugar (1.3). Para ello, nos detendremos en su significación y su origen (1.3.1), antes de pasar a su consecuencia más evidente, que es la identificación del Estado que, *a priori*, deberá ejercer su jurisdicción y control sobre el buque, el Estado de pabellón (1.3.2), deteniéndonos en el análisis de su alcance subjetivo y objetivo, que resulta esencial para el estudio del fenómeno de los pabellones de conveniencia, teniendo en cuenta que la principal controversia en relación con los Estados que los ofrecen se refiere a su desempeño como Estados de pabellón. En segundo lugar, analizaremos el registro de buques (1.4), que constituye el otro medio de prueba de su nacionalidad y es más difícil de falsificar que el pabellón por su reflejo documental y por su vinculación con la información que consta en los archivos de las autoridades públicas de los Estados de pabellón. Para ello, reflexionaremos sobre el concepto, el origen y los efectos del registro de buques, centrándonos especialmente en el valor probatorio de los certificados resultantes del procedimiento de registro (1.4.1), y, por último, analizaremos la base jurídica del sistema de registro de buques en Derecho internacional y su clasificación, que tiene un carácter esencialmente doctrinal, aunque esté basada en la práctica de los Estados y de los interesados en la navegación marítima, incluyendo una mención especial del impacto del Derecho de la Unión Europea sobre las cuestiones estudiadas (1.4.2).

1.3.- El pabellón del buque

1.3.1.- Concepto y origen del pabellón del buque

El pabellón es la prueba *prima facie* de la nacionalidad del buque²²⁴ y constituye el símbolo o manifestación exterior de la nacionalidad como ligamen entre el buque y su Estado de pabellón²²⁵, que permite y garantiza que la navegación internacional se

²²⁴ Vid. BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 400; FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 902; SCELLE, G., *op. cit.*, pág. 286; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 73; HERMAN, L., “Flags of convenience – New Dimensions to an Old Problem”, *McGill Law Journal*, vol. 24, n.º. 1, 1978, pág. 8; SINGH, N., “Pabellón del buque y responsabilidad del Estado (nacionalidad del buque y nacionalidad del Estado)”, *cit.*, pág. 166; ODIER, F. «Le pavillon du navire : evolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 106; KAMTO, M., *op. cit.*, págs. 356 y 357, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 2.

²²⁵ Vid. BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 400; FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 903; GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 83; ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 106; DÍEZ DE VELASCO, M., *op. cit.*, pág. 554; LEANZA, U., *op. cit.*, págs. 224 y 225; RUZIE, D., *op. cit.*, pág. 114; COMBACAU, J., y SUR, S., *op. cit.*, pág. 465; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 274; COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 7; HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L’évolution et l’état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, pág. 421; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 88, y DAKOURI, J. C., *op. cit.*, pág. 29.

realice de forma lícita²²⁶. La regulación del pabellón en Derecho internacional tiene un carácter conservador y está enraizada en la costumbre anterior a la codificación en la CNUDM, basada en la estabilidad del vínculo entre el buque y el Estado de pabellón, no habiendo sufrido modificaciones sustanciales a lo largo del tiempo. Por ello, parte de la doctrina ha considerado que la aparición y la persistencia del fenómeno de los pabellones de conveniencia evidencian la crisis del concepto clásico de pabellón, así como la ausencia de adaptación de la institución jurídica a la práctica económica que regula, ya que desde hace décadas la regla general es que un buque esté ligado a la actividad económica de varios Estados y el pabellón condiciona enormemente su explotación²²⁷.

El artículo 91 de la CNUDM establece una vinculación entre los conceptos de nacionalidad, registro y pabellón²²⁸, de manera que, en numerosas ocasiones, estos términos se confunden y se utilizan de manera casi indistinta. Sin embargo, esta igualdad no es cierta en todos los casos. En primer lugar, existen territorios no autónomos que tienen pabellón, como ocurre en el caso de nueve Territorios de Ultramar del Reino Unido, que se encuentran en la lista de territorios no autónomos de las Naciones Unidas, pero cuyo registro de buques confiere la nacionalidad británica a los buques (Anguila, Bermudas, Islas Malvinas, Gibraltar, Islas Caimán, Montserrat, Santa Helena, Turcos y Caicos e Islas Vírgenes Británicas) por formar parte del llamado Grupo del Pabellón Rojo o *Red Ensign Group*. En segundo lugar, existen dependencias con estatuto jurídico especial que conceden el derecho a enarbolar el pabellón de otro Estado, como ocurre en el caso del Pabellón Rojo o *Red Ensign*, que es el pabellón civil del Reino Unido, pero también puede ser concedido por los registros del llamado Grupo del Pabellón Rojo o *Red Ensign Group*: los de las tres Dependencias de la Corona (Isla de Man, Guernsey y Jersey), que también forman parte del Grupo del Pabellón Rojo. Los buques registrados en estos territorios son buques británicos y tienen derecho a enarbolar el pabellón rojo, de conformidad con los artículos 1.a) y c) y 2.1 y 3.b) de la *Merchant Shipping Act 1995* del Reino Unido, y, por tanto, su Estado de pabellón es el Reino Unido, aunque la ejecución de sus derechos y obligaciones corresponde a esos territorios.

Así, por ejemplo, en la *Merchant Shipping Act 2002* de Bermudas, de 18 de diciembre de 2002, se indica que los buques registrados en Bermudas son buques británicos y tendrán derecho a enarbolar el pabellón rojo, sin modificación, o el pabellón rojo con el escudo de Bermudas, de conformidad con sus artículos 16.1.b) y 17.1. Además, a tenor de lo establecido en el artículo 23.1 de esa misma ley, el registro

²²⁶ Vid. HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », *cit.*, p. 427.

²²⁷ Vid. ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l'approche », *cit.*, págs. 104 y 105.

²²⁸ Nótese que, en el artículo 90 de la CNUDM, se establece el derecho de todos los Estados de que los buques “que enarbolan su pabellón” naveguen en alta mar, sin hacer referencia a la nacionalidad de los buques, y, aunque el artículo 91 lleva por título “Nacionalidad de los buques” y en su primer párrafo menciona la nacionalidad de los buques, el registro y el pabellón, en su segundo párrafo, vuelve a referirse exclusivamente a “los buques a los que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón”, sin hacer referencia a la nacionalidad, y lo mismo ocurre en el artículo 92.

de buques de Bermudas es un registro de buques británicos. La Disposición Adicional 1.^a de la *Gibraltar Merchant Shipping (Registration) Act 1993* y la Disposición Adicional 3.^a de las *Gibraltar Merchant Shipping (Pleasure Yachts) Regulations 1997*, de 1 de diciembre de 1997, establecen que el pabellón ordinario que deben enarbolar los buques registrados en Gibraltar es el pabellón rojo con las armas de Gibraltar. La *Merchant Shipping Act 2001*, de las Islas Vírgenes Británicas, también se refiere a buques británicos, que define, de conformidad con su artículo 2.1, por referencia al artículo 1.1 de la *Merchant Shipping Act 1995* del Reino Unido, y permite que todos los ciudadanos y súbditos británicos, determinados por referencia a la *British Nationality Act 1981* (artículos 2.1 y 4.1), además de otros grupos de extranjeros, sean propietarios de buques matriculados en su registro. Además, en su artículo 70.1 establece como pabellón el pabellón rojo, con o sin el escudo de armas de las Islas Vírgenes Británicas. De igual forma, el artículo 64.1 de la *Merchant Shipping Ordinance*, de 1 de enero de 2002, de Turcos y Caicos, establece que los buques inscritos en su registro tienen derecho a enarbolar el pabellón rojo, con o sin modificaciones.

En el caso de los registros de las Dependencias de la Corona, la legislación es todavía más clara. El artículo 65.1 de la *Merchant Shipping Registration Act 1991* de la Isla de Man, de 9 de julio de 1991, establece el pabellón rojo como bandera de los buques registrados en la Isla de Man, y, en el artículo 1 de la *Merchant Shipping Act 1995* del Reino Unido, que resulta de aplicación a la Isla de Man en virtud de la Disposición Adicional 2.^a de la *Merchant Shipping Act 1995 (Application) Order 1999*, de 17 de febrero de 1999, de la Isla de Man, se hacía referencia a la nacionalidad británica de los buques. En el caso de la *Shipping (Jersey) Law 2002*, se refiere a los buques de Jersey, pero en su artículo 3.2 permite que todos los ciudadanos y súbditos británicos o de sus dependencias y territorios de ultramar sean propietarios de sus buques, y en su artículo 4.1 concede a estos buques el derecho a enarbolar el pabellón rojo, con o sin modificaciones. La *Merchant Shipping (Bailiwick of Guernsey) Law, 2002*, en su artículo 1.1.a) establece que los buques registrados en Guernsey son buques británicos, y en su artículo 2.1 impone el pabellón rojo sin modificaciones como pabellón ordinario de los buques británicos. Además, en su artículo 8 indica que el registro de Guernsey es el “registro de buques británicos de Guernsey”. Por tanto, funcionan como segundos registros para el Reino Unido.

Por último, en el ámbito del Derecho internacional humanitario, existe una cierta flexibilización del significado del pabellón de los buques de guerra en los conflictos armados, ya que, como se ha constatado, se trata de la prueba *prima facie* de su nacionalidad. Así, aunque no de forma unánime, se reconoce la práctica estatal de la utilización de banderas falsas como estrategia en la guerra naval, aunque es necesario que se muestre el pabellón auténtico antes de abrir fuego²²⁹. Se trata de una práctica antigua, aunque en desuso, que fue notoriamente utilizada por buques alemanes durante las dos Guerras Mundiales, como el buque *Emden*, que enarbolaba el pabellón japonés

²²⁹ Art. 39.3 del Protocolo I, adicional a los Convenios de Ginebra, de 12 de agosto de 1949, relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales, de 10 de junio de 1977.

antes del ataque al buque ruso *Shemtshug* en 1914, o el buque *Kormoran*, que enarbolaba el pabellón de los Países Bajos o el de Noruega antes de desplegar la bandera de guerra alemana para atacar al buque de guerra australiano *HMS Sydney* en 1941²³⁰.

Aunque se considera que el pabellón tiene su origen en la Edad Media, su utilización se normalizó en Europa en la Edad Moderna, como se ejemplifica a través de la mención al mismo en su forma de bandera izada en la popa del buque en la *Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681*²³¹, y, en el siglo XIX, ya se encontraba absolutamente implantada, como evidencia, por ejemplo, el Reglamento Real francés de 3 de diciembre de 1817, que reguló el uso del pabellón francés hasta la entrada en vigor del Decreto de 19 de agosto de 1929²³². La importancia del derecho al uso del pabellón es enorme, puesto que supone que en alta mar el buque queda sometido prácticamente de forma exclusiva al Derecho y a las autoridades de un Estado, de conformidad con el artículo 92.1 de la CNUDM²³³. Ello implica que las instituciones de la nacionalidad del buque y del pabellón estén íntimamente vinculadas, hasta el punto de confundirse²³⁴, y aproxima las competencias del Estado sobre los buques a las competencias personales, ya que carecen de base territorial, aunque durante mucho tiempo se ha debatido sobre si el buque constituye o no parte del territorio del Estado de pabellón²³⁵. Sin embargo, no existe una obligación jurídica de enarbolar el pabellón en todo momento, salvo cuando sea necesario identificar o probar la nacionalidad del buque²³⁶. En la doctrina francesa, el pabellón funciona como criterio de distinción entre los “navires” y los demás artefactos de navegación (“bateaux”, “engins flottants”), que carecen de nacionalidad²³⁷. En la doctrina de otros países, no existe esta distinción. Históricamente, otros

²³⁰ Vid. THOMAS, A. R., y DUNCAN, J. C. (Eds.), *Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Naval War College, Newport, 1999, págs. 511 y 512; DETTER, I., *The Law of War*, Oxford University Press, Oxford, 2000, pág. 304; HEINTSCHEL VON HEINEGG, W., “The Law of Armed Conflict at Sea”, en BOTHE, M. (Ed.), *The Handbook of International Humanitarian Law*, Oxford University Press, Oxford, 2013 (3.º ed.), págs. 482 y 483, y, en su aspecto histórico, ROBINSON, S., *False Flags: Disguised German Raiders of World War II*, Exisle Publishing, East Gosford, 2016.

²³¹ En la edición de 1755 del artículo VII del título primero del libro primero de esta Ordenanza francesa de la época de Luis XIV, se define el pabellón como “[...] la Bannière [sic], Drapeau, Etendart [sic], ou Enseigne, que sont mis ou arborés sur la poupe du vaisseau [...]”.

²³² La citada disposición de la Ordenanza de 1681 tiene su equivalente en el artículo 3 del Décret du 19 août 1929, Réglementation de la police du pavillon des navires de commerce, de pêche et de plaisance, JO du 21 août 1929, p. 9795, que establece que « Le pavillon national est porté à la poupe ou à la corne d'artimon ». Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 82 y 83, nota 3.

²³³ Vid. ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l'approche », *cit.*, pág. 105; Díez DE VELASCO, M., *op. cit.*, pág. 555; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 215, y CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 275.

²³⁴ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 28; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 357; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 275, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 7.

²³⁵ Vid. GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, *cit.*, p. 73, y RUZIE, D., *op. cit.*, págs. 116 y 120, y PASTOR, J. A., *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 18.ª ed., Tecnos, Madrid, 2014, pág. 391.

²³⁶ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 163 – 165, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 7.

²³⁷ Vid. KAMTO, M., *op. cit.*, págs. 344 y 345.

ordenamientos jurídicos no eran tan estrictos con el requisito del registro, e incluso actualmente existen buques que no están sometidos a la obligación de registrarse, aunque puedan enarbolar un pabellón nacional y reputarse nacionales de un Estado. Sin embargo, en la actualidad, la figura del registro resulta fundamental en Derecho internacional público, ya que, vinculado a ella, se encuentra el Estado de pabellón, que constituye el principal sujeto con jurisdicción sobre los buques en la zona económica exclusiva (ZEE) y alta mar, como se explicará a continuación.

1.3.2.- Derechos y obligaciones vinculados al pabellón: la delimitación del estatuto jurídico del Estado de pabellón

Una vez analizado el concepto de pabellón, debemos analizar el conjunto de derechos y obligaciones que se deriva de su concesión. En primer lugar, examinaremos el alcance subjetivo del estatuto del Estado de pabellón, que, durante siglos, ha sido la figura central en Derecho del mar. Su denominación parece presumir la estatalidad del ente considerado como tal. En efecto, todos los Estados pueden potencialmente ser Estados de pabellón, según el Estado actual del Derecho internacional. A pesar de las reticencias de la sociedad internacional hasta principios del siglo XX, actualmente no hay dudas de que los Estados sin litoral pueden tener registro de buques y ser Estados de pabellón, de conformidad con el artículo 90 de la CNUDM y con la Declaración de Barcelona de 20 de abril de 1921, ya citada²³⁸. Conviene recordar que el requisito de estatalidad para que un territorio se considere como Estado de pabellón se cumple también en el caso de que no sea un Estado miembro de las Naciones Unidas, que, como es sabido, no tiene carácter constitutivo del Estado. Así, la Santa Sede, que no es un Estado miembro de las Naciones Unidas, pero tiene el estatuto de observador permanente en esta organización, tiene su propio registro de buques, que tiene su precedente en los pabellones hierosolimitanos o de las Cinco Cruces, vinculados históricamente a las autoridades católicas de Jerusalén (desde 1669 hasta 1851, al Custodio franciscano de Tierra Santa, y, desde 1851 hasta principios del siglo XX, al Patriarca Latino de Jerusalén) y concedidos en razón de la fe del capitán del buque y con la condición de transportar a miembros de la orden franciscana (y, posteriormente, del Patriarcado Latino de Jerusalén) de forma gratuita²³⁹. La última patente se expidió

²³⁸ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 78 – 80, y SICO, L., *op. cit.*, pág. 12; RAYFUSE, R. G., *op. cit.*, pág. 25; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 89, y MKRTICHYAN, A., *op. cit.*, pág. 704.

²³⁹ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 324 – 328, que indica la confusión entre la Santa Sede y la Ciudad del Vaticano en Derecho internacional público, ya que, durante las negociaciones de la Conferencia de Ginebra sobre Derecho del Mar de 1958, aparece la Santa Sede como Estado participante, pero, sin embargo, cuando se notificó la normativa sobre buques, se hizo con respecto de la Ciudad del Vaticano, refiriéndose al Decreto de la Comisión Pontificia para el Estado de la Ciudad del Vaticano n.º LXVII, de 15 de septiembre de 1951, relativo al transporte marítimo bajo el pabellón del Estado de la Ciudad del Vaticano, que se puede consultar en “Laws concerning the Nationality of Ships”, ST/LEG/SER.B75, *United Nations Legislative Series 1955*, vol. 1, 1956, págs. 198 y 199. Además, en relación con estas actividades marítimas, ROCA, M., *El registro de buques del Estado de la Ciudad del Vaticano: Derecho marítimo vaticano*, CEU Ediciones, Madrid, 2015, págs. 15, 17, 19, 22, 30, 34 y 35, se indica que, desde los orígenes de los Estados Pontificios, existió la idea de crear una marina pontificia de carácter defensivo y ofensivo, pero no se creó hasta el siglo IX, siendo la batalla de Ostia de 849 la primera batalla en la que está documentada su participación, bajo el pabellón del Vaticano. Además, *ibid.*, págs. 42 y 43, reseña la

en 1891 y, actualmente, la Santa Sede no ejerce este derecho²⁴⁰. Además, se ha estudiado el estatuto de los Estados no reconocidos que tienen registro de buques, como Taiwán, que tiene especial importancia en las actividades pesqueras²⁴¹, o Somalilandia²⁴².

Aunque la CNUDM establece competencias para los Estados en materia de control y jurisdicción sobre los buques, también es posible que actores no estatales tengan derechos y obligaciones con respecto a los buques. El artículo 93 de la CNUDM prevé la posibilidad de que determinadas organizaciones internacionales abanderen buques. Sin embargo, se ha rechazado, con buen criterio jurídico, que esta cuestión entre dentro de la nacionalidad de los buques o que sea equivalente a la del pabellón estatal, ya que el pabellón de las organizaciones internacionales no va ligado a una nacionalidad, que constituye una institución vinculada a la soberanía de los Estados, sino que su finalidad es dar a conocer que el buque en cuestión desempeña funciones de la organización internacional cuyo pabellón enarbola, para el cumplimiento de sus fines²⁴³. Como ha destacado la doctrina, el caso más frecuente al que se aplicaría esta

concesión del pabellón pontificio a un marino al que se la había concedido el privilegio de ser el proveedor perpetuo del Papa de hojas de palma de Liguria.

²⁴⁰ Vid. CONGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, cit., pág. 102.

²⁴¹ Vid. SERDY, A., “Bringing Taiwan into the International Fisheries Fold. The Legal Personality of a Fishing Entity”, *British Yearbook of International Law*, vol. 75, n.º. 1, 2005, pág. 183; SONG, Y. H., “The Role of Taiwan in Global Ocean Governance”, en SCHEIBER, H. N., y PAIK, J. H. (eds.), *Regions, Institutions and Law of the Sea: Studies in Oceans Governance*, Martinus Nijhoff, Leiden, 2013, pág. 293, y BARNES, R. A., “Flag States”, cit., pág. 310.

²⁴² Sharciga Badda Soomaaliyeed 1989, Lr. 5 ee 26 Janawari 1989 [Ley Marítima Somalí, Ley N.º. 5, de 26 de enero de 1989], de aplicación en Somalilandia, pese a su independencia en 1991, disponible en http://www.somalilandlaw.com/Somali_Maritime_Law_1989_Index_Web0217.pdf (fecha de última consulta: 6 de enero de 2020), que, en sus artículos 38 – 51, regula todo lo relacionado con el registro de buques. Además, el Ministerio de Comercio de Somalilandia ha propuesto una versión modificada del Código Marítimo Somalí de 1959 (Decreto Legislativo n.º. 1, de 21 de febrero de 1959), disponible en http://www.somalilandlaw.com/Somaliland_Maritime_Law_web0914.pdf (fecha de última consulta: 6 de enero de 2020). Es posible que esta legislación siga aplicándose también en Puntlandia, que expide autorizaciones de pesca, que se regulan en el Reglamento de Pesca de la Ley n.º. 23, de Pesca de la República de Somalia, de 2004. Sobre este punto, vid. Programme for the implementation of a Regional Fisheries Strategy for the Eastern and Southern Africa and Indian Ocean Region / Programme pour la mise en oeuvre d’une stratégie de pêche pour la region Afrique orientale-australe et Océan Indien, *A Review of Somalia’s (& Semi-Autonomous Regions) Fisheries Legislation & Management*, Smart Fish, Report / Rapport SF/2011/11, 2011, pág. 15, disponible en <http://www.fao.org/3/a-az381e.pdf> (fecha de última consulta: 6 de enero de 2020).

²⁴³ Vid. SECRETARY OF THE UNITED NATIONS, “Flag Etiquette Code to be Followed on Naval Vessels Provided by a Troop-Contributing Country to the United Nations Observer Group in Central America – Practice Concerning the Use of the United Nations Flag on Vessels, pursuant to the 1958 Geneva Convention on the High Seas, Status Agreements Concluded between the United Nations and Host Countries and the United Nations National Flag Code and Regulations”, *United Nations Juridical Year Book 1990*, United Nations, New York, 1993, pág. 253, párr. 4; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 345, e HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », cit., p. 438.

disposición sería el reconocimiento de determinadas inmunidades a buques fletados por una organización internacional y que enarbolan su pabellón²⁴⁴.

El precedente de esta disposición lo constituye la utilización por parte de las Naciones Unidas de diez buques pesqueros que navegaban bajo su pabellón en 1955, después de la Guerra de Corea (1950 – 1953), desde que partían de los astilleros de Hong Kong hasta su entrega a nacionales coreanos en el puerto de Busan, en el marco del Organismo de Naciones Unidas para la Reconstrucción de Corea (ONURC), debido a las dificultades que entrañaba la concesión del pabellón británico, ya que los buques estaban destinados a ser propiedad de nacionales coreanos, aunque eran propiedad de Naciones Unidas, y a las dificultades para el otorgamiento del pabellón coreano, puesto que los buques todavía no se habían entregado formalmente a sus futuros propietarios²⁴⁵. M. C. A. STAVROPOULOS, uno de los asesores jurídicos de las Naciones Unidas, solicitó que se incluyera esta cuestión en los trabajos de la CDI sobre la alta mar²⁴⁶ y, tras un debate en el seno de la CDI, se encargó un informe especial al relator especial J. P. A. FRANÇOIS²⁴⁷. Dicho informe estaba estructurado en torno a tres cuestiones: la capacidad de las organizaciones internacionales para ser propietarias de buques; la posibilidad de que los buques enarbolen el pabellón, se abanderasen y tuvieran la nacionalidad de organizaciones internacionales, y el estatuto jurídico de esos buques y de los bienes que se encontrasen a bordo de los mismos²⁴⁸. En él, el relator especial indicaba que se había descartado abanderar los buques en cuestión en Liberia, donde habría sido sencillo registrarlos, debido a la ausencia de vínculo con ese Estado²⁴⁹. Con respecto a la primera cuestión, se fundamentaba la posibilidad de que las Naciones Unidas tuvieran buques en propiedad en el principio de efectividad desarrollado en la Opinión Consultiva del TIJ de 11 de abril de 1949 en la cuestión relativa a la reparación por daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas, ya que era necesario para el desarrollo de las funciones encomendadas a las Naciones Unidas por los Estados miembros²⁵⁰. Sin embargo, consideró que, en el estado del Derecho

²⁴⁴ Vid. RUIZÉ, D., *op.cit.*, pág. 116.

²⁴⁵ Vid. SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 83; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 329; IGLESIAS, J. L., *op. cit.*, pág. 348; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 219; HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », *cit.*, pág. 422, y PASTOR, J. A., *op. cit.*, pág. 393. Sobre los debates en el seno de las Naciones Unidas, *vid.* COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, págs. 86 – 89.

²⁴⁶ Carta de 31 de mayo de 1955 a M. LIANG, A/CN.4/SR.320, Secretario de la CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1956, pág. 224, párr. 68, y A/CN.4/103, CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York 1957, párr. 3.

²⁴⁷ A/CN.4/SR.320, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1956, págs. 224 – 226, párrs. 69 – 104.

²⁴⁸ “Informe complementario por J. P. A. François sobre el derecho de las organizaciones de hacer navegar buques bajo su bandera”, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, 1956, vol. II, Document A/CN.4/103, pág. 101, párrs. 1 y 4.

²⁴⁹ *Ibid.*, párr. 1.

²⁵⁰ *ICJ Reports 1949*, p. 179.

internacional en aquel momento, no se podía asimilar el pabellón de las Naciones Unidas con el pabellón de un Estado, ya que no ofrecía ni podría ofrecer las mismas garantías que los pabellones nacionales sobre el Derecho aplicable en asuntos civiles y penales²⁵¹. Por ello, aunque no consideraba que los buques se hubiesen trasladado de forma antijurídica, ya que se trataba de un estado de necesidad, recomendó incluir una mención a esta cuestión en los artículos correspondientes al régimen de los buques en alta mar, para lo cual sugirió cuatro posibilidades: que los Estados miembros reconocieran un registro especial de las Naciones Unidas que permitiera que los buques enarbolasen la bandera y se encontrasen bajo la protección de las Naciones Unidas, que el Secretario General de las Naciones Unidas concluyera un acuerdo especial con uno o varios Estados para que permitieran que se enarbolase la bandera de las Naciones Unidas junto con su respectivo pabellón, que los Estados miembros concluyeran un acuerdo de carácter general que asimilara a esos buques con los buques nacionales, o bien que los Estados miembros extendieran a las Naciones Unidas los acuerdos internacionales relativos a la navegación de los que fueran parte²⁵².

Inicialmente, la CDI no acogió las propuestas del relator y no incluyó ninguna mención a esta cuestión en el texto, aunque sí en los Comentarios al artículo 29, sobre la nacionalidad de los buques, donde se limitó a tomar nota de las propuestas del relator especial e indicó que “[l]os Estados miembros obviamente respetarán la protección ejercida por las Naciones Unidas sobre un buque en casos en los que el órgano competente haya autorizado al buque a enarbolar la bandera de las Naciones Unidas”, aunque ésta no se pudiera asimilar al pabellón de los Estados²⁵³. No obstante, finalmente se incluyó el reconocimiento del pabellón de las organizaciones internacionales en el artículo 7 de la Convención sobre Alta Mar de 1958, aunque, como ha indicado HINOJO, con dos limitaciones: en primer lugar, su eficacia se limitaría a la alta mar, ya que formaba parte sólo de la Convención sobre Alta Mar, a menos que se considerase que los Estados habían querido establecer un régimen general de Derecho del mar y extender este reconocimiento a todos los espacios marítimos, y, en segundo lugar, sólo resultaría aplicable a los Estados parte en esa Convención, dado que no existía una práctica suficiente como para generar *opinio iuris* al respecto²⁵⁴. No obstante, por razones lógicas, y dado que éstos constituían una parte representativa de la

²⁵¹ “Informe complementario por J. P. A. François sobre el derecho de las organizaciones de hacer navegar buques bajo su bandera”, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, 1956, vol. II, Document A/CN.4/103, pág. 102, párrs. 8 y 9.

²⁵² *Ibid.*, párrs. 9 y 10.

²⁵³ Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones”, A/3159, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, pág. 279, párr. 6.

²⁵⁴ *Vid.* HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », *cit.*, págs. 425, nota 20, y 426. *Vid.* también HINOJO, M., “La insuficiente regulación de la cuestión del pabellón en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 79 – 97.

sociedad internacional en aquella época, también se podría entender que su voluntad había sido la de confirmar la existencia de un derecho al pabellón de las organizaciones internacionales, sin restricción *ratione loci* ni *ratione personae*²⁵⁵. Además, como ha señalado IGLESIAS, la inclusión de la posibilidad de que existieran buques que enarbolasen el pabellón de una organización internacional en la Convención sobre Alta Mar ya constituía una innovación jurídica y un avance con respecto a la situación análoga en Derecho aéreo internacional, ya que el Convenio de Chicago²⁵⁶ carecía de cualquier disposición semejante, lo que había dado lugar a un intenso debate institucional que no se resolvió hasta finales de la década de los sesenta²⁵⁷. No obstante, quedaba por definir el estatuto jurídico de los buques que enarbolasen la bandera de una organización internacional²⁵⁸.

Con posterioridad a estos debates, existieron más casos de utilización de la bandera de las Naciones Unidas. Así, las Naciones Unidas también permitieron que diversos buques que habían sido fletados directamente por esta organización y que transportaban tropas y material de la Fuerza de Emergencia de las Naciones Unidas (FENU) desde Nápoles hacia Egipto, después de la expedición de Suez (1956 – 1957), enarbolaran su pabellón, aunque conservaban la nacionalidad de sus Estados de abanderamiento, e incluso se adquirió un carguero que no se matriculó en ningún Estado y que solo enarbolaba el pabellón de las Naciones Unidas, mientras que otros buques participantes enarbolaban su pabellón nacional junto con la bandera de las Naciones Unidas²⁵⁹. En este caso, fue el propio gobierno egipcio quien reconoció la utilización de la bandera de las Naciones Unidas en su mar territorial y sus aguas interiores, aunque los capitanes de la mayoría de los buques continuaron enarbolando sus pabellones nacionales²⁶⁰. Además, en 1961, la UNESCO manifestó su intención de que los buques que fletara enarbolaran la bandera de las Naciones Unidas²⁶¹. Incluso la OTAN previó la utilización de una bandera propia en los buques de la fuerza multilateral, aunque este caso presenta una diferencia fundamental con el resto, al tratarse de buques de guerra²⁶².

²⁵⁵ *Ibid.*, pp. 426 y 427.

²⁵⁶ Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, 15 *UNTS* 295.

²⁵⁷ *Vid.* IGLESIAS, J. L., *op. cit.*, págs. 339 – 347.

²⁵⁸ *Ibid.*, pág. 352.

²⁵⁹ *Vid.* SIMONNET, M. R., *op. cit.*, págs. 83 y 84; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 332; IGLESIAS, J. L., *op. cit.*, págs. 348 y 349; HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », *cit.*, pág. 425, nota 19, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, pág. 13.

²⁶⁰ *Vid.* MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 333 y 334, y IGLESIAS, J. L., *op. cit.*, pág. 348.

²⁶¹ *Ibid.*, pág. 349, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, págs. 105 y 106.

²⁶² *Vid.* VOELCKEL, M., «Les navires à équipages multinationaux dans la forcé multilatérale», *Annuaire Français de Droit International*, vol. 11, n.º. 1, 1965, pág. 735 ; IGLESIAS, J. L., *op. cit.*, pág. 349, y

Otro caso en el que se enarbó la bandera de las Naciones Unidas fue el de los buques del Fondo Especial de las Naciones Unidas para el desarrollo de las pesquerías en la región del Caribe, ejecutado por la FAO²⁶³. En el Memorando del Director Asociado de este proyecto, se manifestaba la preferencia de que el Fondo Especial adquiriera los buques que se fueran a utilizar, ya fuera como titular de los mismos o como fletador²⁶⁴.

En cuanto a los modos de adquisición de estos buques, en este documento se distinguieron tres posibilidades: los buques propiedad del Fondo Especial, los buques meramente fletados por el Fondo Especial y los buques aportados por los Estados que participaban en el proyecto. En el primer caso, se consideró que sería más beneficioso que los buques, aunque fueran propiedad del Fondo Especial, se matriculasen en los registros de los Estados que participaban en el proyecto. Con respecto a los buques fletados, se consideró que, dado que el fletamento no afectaba al registro de los buques, esos beneficios no se podrían obtener si los únicos buques disponibles estuvieran abanderados en Estados que no participaban en el proyecto. Como se puede observar, no se tiene en cuenta la posibilidad del registro paralelo de buques fletados a casco desnudo, que examinaremos más adelante. En el caso de los buques aportados por los Estados que participaban en el proyecto, se decidió que no era necesario que los adquiriera el propio Fondo Especial y que los gobiernos asumieran la responsabilidad jurídica con respecto a estos buques.

Por lo que respecta a la cuestión del pabellón de los buques, se recomendó que no se utilizara exclusivamente la bandera de las Naciones Unidas, ya que las circunstancias del proyecto eran distintas de las experiencias anteriores de utilización de la bandera de las Naciones Unidas a bordo de los buques, puesto que, en este caso, la duración sería mucho mayor a la de las operaciones anteriores, y las actividades se iban a desarrollar fundamentalmente en alta mar. Con respecto a la cuestión de la utilización de la bandera de las Naciones Unidas, el Director Asociado destacó que la principal dificultad que supondría sería la jurisdicción sobre los buques y su tripulación, que constituía la consecuencia fundamental del pabellón en Derecho del mar y que no podía ser ejercida por parte de una organización internacional, y, por ello, se recomendó la utilización de la bandera de las Naciones Unidas junto con el pabellón de un Estado. El Estado de pabellón sería, en el caso de los buques fletados por el Fondo Especial, el que tuvieran en el momento del fletamento, y, en el caso de los buques adquiridos en propiedad, serían preferiblemente Estados de la zona en la que se desarrollaría el proyecto, y se debía respetar el conjunto de criterios de registro establecidos por los posibles Estados de pabellón, lo cual podría dificultar el abanderamiento de los buques, a menos que “se

COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, cit., págs. 229 y 230.

²⁶³ *Ibid.*, pág. 349.

²⁶⁴ Memorandum of the Associate Director of the Bureau of Operations, United Nations Special Fund, en *United Nations Juridical Yearbook*, 1963, pág. 180.

encontrara un Estado que dispensara sus condiciones jurídicas normales de registro»²⁶⁵. El objetivo era registrar cada buque en el Estado en cuyas aguas operaría principalmente. Por último, en el caso de los buques cedidos por los gobiernos de los Estados que participaban en el proyecto, se debía unir la bandera de las Naciones Unidas al pabellón nacional, para identificar al buque como buque al servicio de las Naciones Unidas y hacer ver que estaba sujeto al correspondiente estatuto de privilegios e inmunidades.

En la CNUDM, esta cuestión se reguló en el artículo 93, que se refiere a los buques afectados al servicio oficial de las Naciones Unidas, de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de la Energía Atómica que enarbolan su pabellón. Se trata de una regulación similar a la del artículo 7 de la Convención sobre Alta Mar de 1958, pero más limitada en cuanto a su ámbito material, ya que restringe la posibilidad de que las organizaciones internacionales otorguen su pabellón a buques de servicio oficial, es decir, que se destinen al cumplimiento de sus funciones públicas, aunque este concepto podría incluir funciones comerciales si la organización internacional tuviera carácter comercial²⁶⁶, y en cuanto a su ámbito subjetivo, ya que se establece una lista cerrada de organizaciones internacionales a las que corresponde el derecho de conceder su pabellón y, por tanto, de acceder al mar. Sin embargo, como ha afirmado HINOJO²⁶⁷, debe entenderse que el principio de efectividad del Derecho internacional podría permitir que las demás organizaciones internacionales accedieran a este derecho, siempre que alguno sus objetivos esté relacionado con las actividades marítimas, independientemente de que utilicen competencias explícitas o implícitas para conseguirlos. En cualquier caso, resulta irrelevante si el buque es propiedad de la organización internacional, ya que el vínculo se establece a través de la función que cumple el buque²⁶⁸. De todo ello, se puede concluir que la utilización de la bandera de una organización internacional no establece la nacionalidad del buque, a diferencia de lo que ocurre con los pabellones de los Estados, sino que indica que el buque está al servicio de una organización internacional y que está sujeto a su régimen de privilegios e inmunidades, así como al control de esa organización internacional.

La cuestión del pabellón de las organizaciones internacionales no ha tenido un gran desarrollo teórico posterior²⁶⁹. En 1990, se publicó un memorando sobre la utilización del pabellón de las Naciones Unidas para que lo siguieran los buques del

²⁶⁵ *Ibid.*, pág. 181 (traducción propia).

²⁶⁶ *Vid.* HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », *cit.*, pp. 429 – 431.

²⁶⁷ *Ibid.*, págs. 436 y 437.

²⁶⁸ *Ibid.*, págs. 438 y 444.

²⁶⁹ Como indica COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, págs. 220 – 227, la práctica de la utilización de la bandera de las Naciones Unidas continuó con posterioridad a los años cincuenta, pero se realizó en combinación con el pabellón de algún Estado.

Grupo de Observadores de las Naciones Unidas para Centroamérica (ONUCA)²⁷⁰. En él se recordaban la base jurídica (se mencionaba el artículo 7 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958) y algunas de las misiones de mantenimiento de la paz en las que se había utilizado el pabellón de las Naciones Unidas (la FENU, las Operaciones de las Naciones Unidas en el Congo, Fondo Especial de las Naciones Unidas para el desarrollo de las pesquerías en la región del Caribe, la Operación de las Naciones Unidas en Dacca, la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas para el Líbano o FPNUL, y el Grupo de Asistencia de las Naciones Unidas para el Período de Transición o GANUPT). Se aclaraba que, en función de los casos, el pabellón de las Naciones Unidas se enarbolaba en solitario o en conjunto con la bandera del Estado de registro del buque, y que la finalidad del pabellón de las organizaciones internacionales era dar publicidad a las funciones o servicio del buque en cuestión e identificarlo como sujeto al estatuto de privilegios e inmunidades de la organización internacional. Además, aclaraba que el pabellón de las Naciones Unidas no debía estar subordinado a ninguna otra bandera, aunque no sustituía al pabellón del Estado de registro del buque y no se situaba en la popa, sino en un mástil.

En el ámbito regional, destaca la obligación de que los buques que formen parte de la fuerza de seguridad de un Estado parte en el Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial, de 4 de julio de 2008, enarbolan el pabellón de la CARICOM junto con su pabellón nacional cuando realicen labores de patrulla en las aguas de los Estados parte²⁷¹. En los últimos años, en el seno de MERCOSUR, se han barajado diferentes propuestas de la República Oriental del Uruguay para la creación de un registro de buques de ámbito regional, en el ámbito de las negociaciones del Acuerdo Multilateral de Transporte del MERCOSUR. Estas propuestas van desde el establecimiento de una base de datos común sobre transporte marítimo²⁷² hasta la creación de una bandera única del MERCOSUR²⁷³. No obstante, no se ha llegado a una conclusión sobre la información que se debería incluir en la base de

²⁷⁰ SECRETARY OF THE UNITED NATIONS, “Flag Etiquette Code to be Followed on Naval Vessels Provided by a Troop-Contributing Country to the United Nations Observer Group in Central America – Practice Concerning the Use of the United Nations Flag on Vessels, pursuant to the 1958 Geneva Convention on the High Seas, Status Agreements Concluded between the United Nations and Host Countries and the United Nations National Flag Code and Regulations”, *United Nations Juridical Yearbook 1990*, United Nations, New York, 1993, págs. 252 – 254.

²⁷¹ Arts. 7.4.b) y d), y 9.9 del Acuerdo de cooperación del CARICOM sobre la seguridad marítima y aeroespacial, de 4 de julio de 2008.

²⁷² *Vid.* Acta de la 10.ª reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo, Mendoza, abril de 2008, disponible en <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/Ata-da-10%C2%AA-Reuni%C3%A3o-da-Comiss%C3%A3o-de-Especialistas-em-Transporte-Mar%C3%ADtimo-do-Mercosul.pdf> (fecha de última consulta: 7 de abril de 2019).

²⁷³ *Vid.* Acta de la 13.ª reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del MERCOSUR, Montevideo, noviembre de 2009, disponible en <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/Ata-da-13%C2%AA-Reuni%C3%A3o-da-Comiss%C3%A3o-de-Especialistas-em-Transporte-Mar%C3%ADtimo-do-Mercosul.pdf> (fecha de última consulta: 7 de abril de 2019).

datos, y la idea de crear un pabellón único fue criticada por otras delegaciones²⁷⁴. Por el momento, no se ha conseguido concluir el Acuerdo Multimodal sobre Transporte Marítimo, aunque se ha intentado desde los inicios del MERCOSUR²⁷⁵. No obstante, los últimos desarrollos institucionales y controversias internas en el seno de esta organización no permiten albergar muchas esperanzas con respecto a este proyecto.

Por lo que respecta al alcance objetivo del estatuto jurídico del Estado de pabellón, éste comprende tanto derechos como obligaciones. El principal privilegio del Estado de pabellón es el reconocimiento de jurisdicción exclusiva sobre el buque, que se establece el artículo 92.1 de la CNUDM. Se trata de una regla de origen consuetudinario²⁷⁶, que se ejerce tanto en materias civiles como penales y está sujeta a matices y limitaciones en función del espacio marino de que se trate²⁷⁷. Así, resulta mucho más amplia en alta mar que en el mar territorial y en las aguas interiores, donde concurren las competencias de los Estados ribereños y de Puerto. Siguiendo a COGLIATI-BANTZ, la jurisdicción es la concesión por parte del Derecho internacional de determinados derechos y obligaciones sobre un sujeto de Derecho internacional en relación con un objeto, con el objetivo de mantener o modificar la posición jurídica del mismo en relación con otros sujetos de Derecho internacional público, incluyendo la capacidad de aprobar y ejecutar normas jurídicas²⁷⁸. En todo caso, el principio de la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón está sujeto a excepciones que, en su mayoría, están recogidas en la propia CNUDM²⁷⁹.

En cuanto a las obligaciones del Estado de pabellón, estas se establecen principalmente en el artículo 94 de la CNUDM. La obligación fundamental es ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón. Se trata de un aspecto crucial en el estudio de los pabellones de conveniencia, ya que, precisamente, la problemática que existe en torno a los mismos tiene como eje central la falta (voluntaria o involuntaria) de ejercicio efectivo de sus obligaciones como Estado de pabellón, particularmente de facultades de control sobre los buques. Los restantes párrafos del artículo 94 de la CNUDM detallan las obligaciones de los Estados de pabellón, entre las que se incluyen

²⁷⁴ Para un análisis de la cuestión, *vid.* ACHA, H. R., “Mercosur: conveniencia o inconveniencia de un registro único de buques. ¿Un tercer registro para la hidrovía?”, *Aequitas*, vol. 9, n.º. 24, 2015, págs. 1 – 14.

²⁷⁵ *Vid.* LANFRANCO, M. L., “El Transporte de mercaderías por agua en la integración regional MERCOSUR”, *Revista Aportes para la Integración Latinoamericana*, vol. 15, n.º. 20, 2009, págs. 129 – 131.

²⁷⁶ *Vid.* SCHELLE, G., *op. cit.*, pág. 288, y CASADO, R., « Le droit de la mer jusqu’à la conférence de Genève de 1960 », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L’évolution et l’état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, pág. 104.

²⁷⁷ *Vid.* COMBACAU, J., y SUR, S., *op. cit.*, pág. 466.

²⁷⁸ *Vid.* COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, *cit.*, pág. 9.

²⁷⁹ *Vid.* artículos 97 – 111 de la CNUDM, entre otros.

el mantenimiento de un registro de buques en el que figuren los nombres y las características de los buques que enarbolan su pabellón, con algunas excepciones; el ejercicio de su jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón y sobre su capitán, oficiales y tripulación, con respecto a las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque; la toma de las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques; la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y formación de la tripulación; la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes, entre otras cuestiones. Además, el artículo 94, en su párrafo 6, establece el procedimiento de actuación de los Estados en el caso de que consideren que no se ha ejercido la jurisdicción y control apropiados sobre un buque, que consiste en comunicar los hechos al Estado de pabellón, para que éste investigue el caso y tome las medidas necesarias para corregir la situación. Como se puede observar, este procedimiento resulta plenamente compatible con el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en alta mar. Al mismo tiempo, supone una limitación a la actuación de los Estados frente a los problemas planteados por los pabellones de conveniencia. La CNUCYD ha precisado que la garantía de la seguridad a bordo del buque es competencia de los Estados de pabellón, lo cual incluye la aprobación de la normativa pertinente a tales efectos²⁸⁰. Además del artículo 94 de la CNUDM, existen otras disposiciones en este convenio que detallan las obligaciones del Estado de pabellón en determinados ámbitos materiales, como el artículo 217, sobre la actuación del Estado de pabellón en caso de contaminación marítima procedente de buques.

El desarrollo convencional de las obligaciones del Estado de pabellón se ha realizado en el ámbito global y regional en diversos tratados internacionales. Esta situación contrasta en cierto modo con las escasas aportaciones de la jurisprudencia internacional, que apenas ha tenido oportunidad para detenerse en el estudio de las obligaciones del Estado de pabellón. El TIDM se ha centrado en la cuestión del reparto de competencias entre el Estado de pabellón y otros Estados con intereses concurrentes, pero, hasta el momento, solo ha podido hacerlo en la Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías²⁸¹ y en los casos de pronta liberación de buques del *Louisa* y del *Virginia G*, ya citados: no entró en el fondo del asunto en los casos del *Arctic Sunrise*²⁸², del *Enrica Lexie*²⁸³, y del *Norstar*²⁸⁴. El TIDM ha confirmado el

²⁸⁰ Vid. UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, pág. 4, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169.

²⁸¹ Vid. *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º. 21, párr. 115. En relación con este litigio, se presentó un recurso de anulación ante el TJUE que se resolvió por sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 6 de octubre de 2015, *Consejo de la Unión Europea c. Comisión Europea*, C-73/14, ECLI:EU:C:2015:663.

²⁸² *Arctic Sunrise (Reino de los Países Bajos c. Federación de Rusia)*, Medidas Provisionales, Auto de 22 de noviembre de 2013.

²⁸³ *Enrica Lexie (Italia c. India)*, Medidas Provisionales, Auto de 24 de agosto de 2015, caso n.º. 24.

²⁸⁴ *M/V "Norstar" (Panamá c. Italia)*, Sentencia de 10 de abril de 2019, caso n.º. 25.

monopolio del Estado de pabellón sobre el buque en alta mar y en la ZEE, con las salvedades propias de este espacio marítimo²⁸⁵, y la jurisdicción prácticamente exclusiva del Estado rector del puerto en sus aguas territoriales, por lo que no necesita recabar la autorización del Estado de pabellón para las actividades de inspección del buque²⁸⁶. Además, ha determinado el alcance de los derechos soberanos de los Estados ribereños en su ZEE, aclarando que éstos se extienden sobre las actividades exploración, explotación, conservación y gestión de los recursos naturales, incluyendo la adopción de todo tipo de normativa y de medidas de ejecución, como el apresamiento, la inspección y la incautación de buques que faenen en esas aguas²⁸⁷. En cuanto a la responsabilidad de los Estados de pabellón de los buques infractores por las actividades de los mismos, esta se limita a los casos en los que el Estado de pabellón haya incumplido su obligación de guardar la debida diligencia en su actuación con respecto a los buques infractores, ya que, jurídicamente, sus obligaciones son las establecidas en el artículo 94 de la CNUDM, y resulta irrelevante la frecuencia o la reiteración de los incumplimientos del Derecho internacional por parte de los buques que enarbolan el pabellón de ese Estado²⁸⁸. Sin embargo, se ha considerado que la falta de aprobación o aplicación de la normativa nacional en relación con sus obligaciones internacionales por parte de los Estados permitiría establecer una presunción de que no se ha guardado la debida diligencia²⁸⁹.

²⁸⁵ Vid. *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º 21, párr. 115. Para un comentario de esta decisión, vid. ALOUPI, N., *op. cit.*, págs. 235 y 236.

²⁸⁶ *M/V Louisa* (San Vicente y las Granadinas c. Reino de España), Sentencia, *ITLOS Reports 2013*, p. 4, párr. 125.

²⁸⁷ *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párrs. 211 – 215, 264 y 265, y *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º 21, párr. 98.

²⁸⁸ *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º 21, párrs. 116, 127 – 140, y 146 – 150. Vid. también, sobre este particular, *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Voto particular del Juez Lucky, caso n.º 21, párrs. 33 – 36. La profesora ALOUPI ha identificado una cierta reticencia del TIDM a pronunciarse sobre la cuestión de la responsabilidad internacional emanada de una insuficiente supervisión de las actividades marítimas por el Estado de pabellón del buque. Vid. ALOUPI, N., *op. cit.*, págs. 240 – 244. De la misma forma, la profesora GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*, pág. 17, ha resaltado la renuencia de los Estados a presentar asuntos ante los tribunales internacionales por el incumplimiento de otros Estados de sus obligaciones como Estado de pabellón, aunque considera que el incumplimiento de la obligación de ejercer control y jurisdicción efectivos sobre los buques que enarbolan el pabellón de un Estado por parte de ese Estado constituye un incumplimiento del art. 94 de la CNUDM. Sobre las obligaciones de medios y la diligencia debida, vid. TAKEI, Y., “Assessing Flag State Performance in Legal Terms: Clarifications of the Margin of Discretion”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 28, n.º. 1, 2013, págs. 124 – 129, y LE FLOCH, G., “IUU Fishing, ITLOS and EU”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 417 – 427.

²⁸⁹ Vid. BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 324, que fundamenta esta propuesta en los párrs. 108 y 218 del Dictamen del TIDM en el caso *Responsabilidades y obligaciones de los Estados patrocinantes de personas y entidades respecto de las actividades en la Zona*, *Opinión Consultiva*, 1 de febrero de 2011, *ITLOS Reports 2011*, p. 10.

En la sentencia sobre el fondo del caso *Norstar*²⁹⁰, el TIDM interpretó el artículo 87.1 de la CNUDM en cuanto a las limitaciones a la libertad de navegación en alta mar. De acuerdo con la jurisprudencia anterior, el abastecimiento de combustible en alta mar es parte de las facultades incluidas en la libertad de navegación²⁹¹, y el TIDM confirmó que el artículo 87 resultaba de aplicación, aunque el acto de jurisdicción de un Estado distinto del de pabellón (en este caso, la inmovilización del buque panameño) se produjese en las aguas jurisdiccionales de ese Estado, por lo que se había producido un incumplimiento del mismo. En ese sentido, el TIDM concluyó que “[...] cualquier acto que someta las actividades de un buque extranjero en alta mar a la jurisdicción de Estados distintos del Estado de pabellón constituye un incumplimiento de la libertad de la navegación, salvo en casos excepcionales expresamente establecidos en la Convención o en otros tratados internacionales”, independientemente del lugar en el que se realice el ejercicio de jurisdicción e incluyendo los actos que no impliquen injerencia o ejecución física²⁹². En conclusión, esta jurisprudencia, también aplicable a la zona económica exclusiva²⁹³, refuerza el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón establecido en el artículo 92.1 de la CNUDM²⁹⁴. Sin embargo, esta doctrina no impediría que Estados distintos del Estado de pabellón ejerciesen su jurisdicción sobre las actividades ilícitas de buques extranjeros o de personas en alta mar²⁹⁵.

En cuanto a la responsabilidad del Estado de pabellón, aunque el punto de conexión para determinar la responsabilidad de un Estado sobre un buque y su tripulación es el pabellón²⁹⁶, conviene precisar que se trata de un ámbito en el que apenas se han establecido matices con respecto a la norma general de imputación de responsabilidad a los Estados, que dificulta hacerlos responsables por actos de los

²⁹⁰ *M/V “Norstar” (Panamá c. Italia)*, Sentencia de 10 de abril de 2019, caso n.º 25.

²⁹¹ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párrs. 149 y 150; *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párr. 223, y *M/V “Norstar” (Panamá c. Italia)*, Sentencia de 10 de abril de 2019, párr. 219.

²⁹²²⁹² *Vid. M/V “Norstar” (Panamá c. Italia)*, Sentencia de 10 de abril de 2019, párrs. 223 y 224 (traducción propia). Sobre esta cuestión, *vid. HONNIBALL, A. N., Extraterritorial Port State Measures: The basis and limits of unilateral port state jurisdiction to combat illegal, unreported and unregulated fishing*, GVO drukkers & vormgevers B.V., Ede, 2019, págs. 159 – 179, y COLLINS, R., “Delineating the Exclusivity of Flag State Jurisdiction on the High Seas: ITLOS issues its ruling in the *M/V ‘Norstar’ Case*”, *EJIL: Talk!*, 4 de junio de 2019, disponible en <https://www.ejiltalk.org/delineating-the-exclusivity-of-flag-state-jurisdiction-on-the-high-seas-itlos-issues-its-ruling-in-the-m-v-norstar-case/> (fecha de última consulta: 7 de enero de 2020).

²⁹³ Arts. 56, 58 y 59 de la CNUDM. *Vid. HONNIBALL, A. N., “Freedom of Navigation Following the *M/V ‘Norstar’ Case*”, *The Norwegian Centre for the Law of the Sea*, 4 de junio de 2019, disponible en <https://site.uit.no/jclos/2019/06/04/freedom-of-navigation-following-the-m-v-norstar-case/> (fecha de última consulta: 7 de enero de 2020).*

²⁹⁴ *M/V “Norstar” (Panamá c. Italia)*, Sentencia de 10 de abril de 2019, párr. 216.

²⁹⁵ *Vid. M/V “Norstar” (Panamá c. Italia)*, Sentencia de 10 de abril de 2019, párr. 225, y también *M/V “Norstar” (Panamá c. Italia)*, Voto particular conjunto de los Jueces Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin y Lijnzaad y del Juez *Ad Hoc* Treves, párr. 20.

²⁹⁶ *Vid. SINGH, N., “Pabellón del buque y responsabilidad del Estado (nacionalidad del buque y nacionalidad del Estado)”*, *cit.*, págs. 161 y 163.

particulares, es decir, de los navieros²⁹⁷, ya que, cuando la utilización de buques tiene consecuencias de carácter internacional, no se suele exigir la responsabilidad del Estado de pabellón por posibles incumplimientos de sus obligaciones internacionales, por razones de reciprocidad, a pesar de que ello podría tener un gran impacto sobre el sistema de pabellones de conveniencia²⁹⁸. A diferencia de lo que ocurre en otros ámbitos, como en el Derecho del espacio ultraterrestre, no existe una atribución directa de los daños causados por los buques a sus respectivos Estados de pabellón. Sin embargo, se les aplican las normas generales de Derecho internacional sobre la materia, por lo que resultaría exigible su responsabilidad por hechos internacionalmente ilícitos o por hechos lícitos que causan daños, de conformidad con el régimen general, que dificulta la atribución de responsabilidad de los Estados por los actos de particulares²⁹⁹. No obstante, existen excepciones, como las reclamaciones del Alabama, el caso en el que el Reino Unido fue condenado a pagar una indemnización a los Estados Unidos por el tribunal arbitral establecido por el Tratado de Wáshington de 8 de mayo de 1871, en concepto de reparación por las pérdidas causadas como consecuencia de la vulneración de su neutralidad bélica por su apoyo a la Confederación³⁰⁰.

Además, existen situaciones en las que los Estados de pabellón tienen un conjunto de obligaciones especiales. El caso de mayor relevancia en la jurisprudencia internacional reciente es el relativo al estatuto de los Estados de pabellón y a su actuación en relación con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), que se abordó en la opinión consultiva del caso n.º 21 resuelto por el TIDM³⁰¹. En este caso, el TIDM identificó las obligaciones del Estado de pabellón en relación con las actividades de pesca INDNR tanto en la ZEE como en alta mar en los artículos 58.3, 62.4, 91, 92, 94, 192 y 193 de la CNUDM, así como en tratados específicos sobre el acceso a los recursos pesqueros³⁰². Entre ellas, destacó que la obligación del Estado de

²⁹⁷ Vid. DAILLIER, P., y PELLET, A., *op. cit.*, pág. 869.

²⁹⁸ Vid. KERREST, A., “La responsabilité des États du pavillon”, en CUDENNEC, A., y DE CET BERTIN, C. (Dir.), *Mer et responsabilité*, Pedone, Paris, 2009, págs. 30 – 32.

²⁹⁹ Nótese que, incluso en algún caso relacionado con buques utilizados para el avituallamiento en las operaciones de guerra marítima y, por tanto, bajo las órdenes de un oficial, como en el caso del *Zafiro* (1925), fue necesario determinar que se había incumplido un deber de diligencia en la obligación de control para reconocer la responsabilidad del Estado de pabellón por los actos cometidos por la tripulación del buque. Sobre este caso, vid. BALLESTEROS, V., *Actores no estatales y responsabilidad internacional del Estado*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2016, págs. 130 – 132.

³⁰⁰ *Reclamaciones de Alabama de los Estados Unidos de América contra Gran Bretaña*, Laudo de 14 de septiembre de 1872, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXIX, págs. 125 – 134. Sobre las consecuencias de este caso sobre el concepto de diligencia debida, vid. ESTRELA, L., *Les obligations de prévention dans le droit international de l’environnement – Et ses conséquences dans la responsabilité internationale des États*, L’Harmattan, Paris, 2016, págs. 107 – 109.

³⁰¹ *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º 21, *ITLOS Reports 2015*, p. 4.

³⁰² Vid. *Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías*, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º 21, párrs. 111, 112, 120 – 124 y 135 – 137. La Corte Permanente de Arbitraje, en su laudo del caso *Arbitraje relativo al Mar del Sur de China* (República de las Filipinas c. República Popular de China), caso n.º. 2013-19, 12 de julio de 2016, párrs. 735 – 757, ha reiterado esta obligación y la ha extendido esta obligación a los particulares.

pabellón de ejercer jurisdicción y control efectivos en cuestiones administrativas incluye la adopción de las medidas administrativas necesarias para garantizar que los buques pesqueros que enarbolan su pabellón no se encuentran involucrados en actividades que menoscaban las responsabilidades del Estado de pabellón con respecto a la conservación y gestión de los recursos marinos vivos (incluyendo las medidas de gestión y conservación de los Estados ribereños, en el caso de sus ZEE), por lo que, al menos en el caso de que otros Estados informen de que esas vulneraciones tienen lugar, el Estado de pabellón está obligado a investigar y a tomar las medidas necesarias para corregir esa situación, incluyendo sanciones adecuadas para detenerla y neutralizar las ganancias resultantes de las actividades de pesca INDNR³⁰³. Por tanto, el TIDM confirmó la existencia de una obligación de los Estados de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón no se encuentran involucrados en actividades de pesca INDNR, según se desprende de los artículos 56.3, 62.4, 94 y 192 de la CNUDM³⁰⁴. Sin embargo, aclaró que la responsabilidad del Estado de pabellón o de la organización internacional, en casos de pesca INDNR, no surge de la vulneración de las normas por parte del buque que enarbola su pabellón o que ha obtenido una autorización derivada de un tratado internacional, sino del incumplimiento de las correspondientes obligaciones por parte del Estado o de la organización internacional³⁰⁵, por lo que la mera actividad no les resultaría atribuible si han cumplido con sus obligaciones jurídicas. De esta manera, el TIDM caracterizó estas obligaciones como obligaciones de medios o de *due diligence*³⁰⁶, por lo que la actitud del Estado de pabellón en lo que respecta al ejercicio de jurisdicción y control sobre cuestiones administrativas, técnicas y sociales resultaría determinante para determinar su responsabilidad.

1.4.- El registro de buques en Derecho internacional público

1.4.1.- Concepto y efectos del registro de buques

El registro, abanderamiento o inmatriculación es el procedimiento administrativo que vincula un buque con un Estado³⁰⁷ y tradicionalmente supone la atribución de nacionalidad al buque, cuya principal prueba visible es el pabellón³⁰⁸, así como la

³⁰³ *Ibid.*, párrs. 119, 138 y 139.

³⁰⁴ *Ibid.*, párr. 124.

³⁰⁵ *Ibid.*, párrs. 125 – 134 y 146. *Vid.* JESUS, J. L., “The Tribunal’s Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, en INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal international du droit de la mer à l’état de droit : 1996-2016*, Brill/Nijhoff, Leiden/Boston, 2018, pág. 43.

³⁰⁶ Estas obligaciones habían sido descritas anteriormente por el TIDM en el caso, párrs. 108 – 120.

³⁰⁷ *Vid.* BOCZEK, B., *op. cit.*, pág. 92; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 200; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 275; POWELL, E., *op. cit.*, pág. 270, y DAKOURI, J. C., *op. cit.*, pág. 29.

³⁰⁸ *Vid.* MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 129; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 16, n.º. 3, 1985, pág. 370; TOH, R. S., y PHANG, S. K., “Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future”, *Transportation Journal*, vol. 33, n.º. 2, 1993, pág. 31; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 13; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 359; COMBACAU, J., “L’opposabilité et la preuve de la nationalité de l’État en

asunción de autoridad sobre el buque por parte de su Estado de pabellón³⁰⁹. Al igual que ocurre con las demás instituciones analizadas, no existe una definición del concepto de registro en Derecho internacional, aunque en el artículo 2 del CNUCIB, que todavía no ha entrado en vigor, se define el registro de buques como “registro oficial o registros oficiales en que constan los datos mencionados en el artículo 11 del presente Convenio”³¹⁰. Por tanto, podría definirse el registro de buques como la inscripción de los datos del buque en los archivos públicos de un determinado Estado, que supone el reconocimiento público y la protección del derecho del propietario del buque sobre el mismo y la concesión de la nacionalidad del buque³¹¹.

La figura del registro de buques ya existía en la Roma imperial y en la Baja Edad Media se había extendido por varias ciudades italianas³¹². En el siglo XVII, se creó un registro de buques en el Reino Unido y, en el siglo XVIII, la mayor parte de los Estados marítimos disponían de algún mecanismo de registro de los buques que enarbolaban su pabellón³¹³. No obstante, se trata de una institución admitida generalmente desde el siglo XIX³¹⁴. A través del acto de registro, el buque al cual se le atribuye nacionalidad accede a cumplir la normativa del Estado de pabellón –incluyendo el Derecho internacional aplicable al Estado de pabellón– y a someterse a su jurisdicción exclusiva a cambio de protección y de la atribución de la nacionalidad del Estado de pabellón³¹⁵. Con ello, se concede al buque el derecho a enarbolar el pabellón de ese Estado, el derecho a la protección diplomática, consular y naval del mismo y el derecho a participar en las actividades reservadas a los buques que enarbolan el pabellón de ese Estado³¹⁶. Por tanto, el registro es la base del sistema de nacionalidad de los buques³¹⁷. Se ha considerado que el registro de los buques de la marina mercante y de los buques

droit international”, *cit.*, pág. 101; COLES, R. y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, págs. 1 y 2, y GALLEY, M., *op. cit.*, págs. 87 y 88.

³⁰⁹ *Vid.* MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 7.

³¹⁰ El artículo 11.2 del CNUCIB indica que deben constar en el registro, al menos, las siguientes indicaciones: el nombre del buque (incluyendo nombres e inscripciones anteriores); el lugar de inscripción, el puerto de matrícula o la marca oficial de identificación del buque; el indicativo de llamada internacional del buque, si lo tuviere; el nombre de sus constructores y el lugar y el año de construcción del buque, la descripción del buque con sus características técnicas principales; el nombre, la dirección y la nacionalidad del propietario o propietarios del buque, salvo que conste en otro documento público fácilmente accesible al registrador del Estado de pabellón; la fecha de cancelación o suspensión de la inscripción anterior del buque; el nombre, la dirección y la nacionalidad del arrendatario a casco desnudo, si se permitiese la inscripción de los buques en arrendamiento a casco desnudo; los créditos hipotecarios u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque; la proporción del buque que es de cada propietario, en caso de comunidad de propietarios, y el nombre, la dirección y la nacionalidad del naviero, si no fuere el propietario o arrendatario a casco desnudo.

³¹¹ *Vid.* COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, págs. 2 y 5.

³¹² *Vid.* ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 144, nota 35, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 3.

³¹³ *Vid.* ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 144, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 3.

³¹⁴ *Vid.* BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 400.

³¹⁵ *Vid.* ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 143, y GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 87.

³¹⁶ *Vid.* COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, págs. 7 y 8.

³¹⁷ *Vid.* ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 170, y TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 31

de Estado tiene una diferente naturaleza, en atención a la calidad privada o pública de sus propietarios³¹⁸. Sin embargo, esta distinción carece de relevancia práctica para este trabajo, ya que la cuestión del registro en Derecho internacional público se ha estudiado en relación con los buques civiles, ya que el fenómeno de los pabellones de conveniencia se produce en relación con ellos.

El procedimiento de registro es una materia reservada a la regulación de los Estados y estrechamente vinculada con su soberanía, por lo que éstos gozan de libertad para el establecimiento de los requisitos de registro, siempre y cuando se respeten los principios de Derecho internacional público sobre la materia. A pesar de los distintos intentos realizados por los Estados para determinar unos principios comunes de registro de buques sobre la base de la unificación o armonización de los ya existentes, la diversidad de los requisitos materiales exigidos por la legislación de los diferentes Estados de pabellón, así como la ausencia de acuerdo entre los delegados de los Estados en los foros correspondientes sobre la solución más idónea para esta cuestión, frustraron cualquier intento unificador. Debido a esta circunstancia, para parte de la doctrina, la exigencia de requisitos materiales nunca se consolidó como costumbre internacional, por lo que no se podría oponer a la creación de registros de conveniencia basados en la exigencia de vínculos formales con el buque³¹⁹. Esta posición ha sido confirmada por la jurisprudencia del TIDM.

Como se ha mencionado, la inmatriculación es precisamente el acto jurídico individual de una autoridad pública que otorga a determinados medios de transporte marítimo la condición jurídica de buque, a la que le corresponde la nacionalidad³²⁰. Actualmente, y ya desde los tratados de reconocimiento de la nacionalidad de los buques de otros Estados concluidos durante el siglo XIX, el registro, o, de forma más precisa, los documentos resultantes³²¹, tienen una doble naturaleza en el caso de la

³¹⁸ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 143, nota 30.

³¹⁹ Vid. BARNES, R. A., "Flag States", *cit.*, pág. 308.

³²⁰ Vid. COMBACAU, J., "L'opposabilité et la preuve de la nationalité de l'État en droit international", *cit.*, pág. 101.

³²¹ En francés, esta documentación recibe el nombre de *lettres de mer* o *papiers de bord*. Cfr. BONFILS, H.; *op. cit.*, pág. 401; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 83 – 90, y RUZÍE, D., *op. cit.*, pág. 114. En 1882, el Instituto de Derecho Internacional estableció los *papiers de bord* como prueba de la nacionalidad del buque, vid. BULMERINQ, A., *Règlement international des prises maritimes*, Institut de Droit International, session de Turin, 1882, párrs. 24 – 27. Vid. también UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 3, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169. El documento principal en España es la patente de navegación, que anteriormente recibió los nombres de certificado de registro, licencia de navegación, permiso de navegación, pasaporte real, real patente de navegación mercantil y real patente de navegación, y se corresponde, previa inscripción en el registro de buques y abanderamiento del buque en España, con el *Schiffszertifikat* alemán, el *Atto de Nazionalità* italiano, el *Acte de francisation* francés y el *Certificate of Registry* británico, como se indica en ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *op. cit.*, pág. 13. Ya en el artículo 4, título V, tratado 6.º de las Ordenanzas generales de 1793 y en los artículos 1, título X, y 24, título XIV, de la Ordenanza de matrículas de 1802 se establecía el carácter obligatorio de la patente de navegación. Sobre este punto, vid. FERNÁNDEZ, C., *Nociones de Derecho Internacional Marítimo*, Imprenta del Tiempo, Habana, 1863, pág. 62. Vid. también ARIAS, A., *op. cit.*, pág. 58, donde se indica que los papeles

marina mercante³²², ya que supone la principal forma de atribución de la nacionalidad de un Estado a un buque (valor constitutivo)³²³ y constituye la prueba del pabellón, es decir, permite comprobar que el buque navega válidamente bajo un determinado pabellón y, por tanto, con una nacionalidad concreta (valor probatorio), ya que el pabellón, en sí mismo, puede ser enarbolado sin derecho a ello, por lo que no ofrece suficientes garantías³²⁴. Para los defensores de la teoría de la relación auténtica, el registro tiene especial importancia en los casos en que convergen distintos intereses sobre el buque; particularmente, cuando el Estado en el que se produce la explotación del buque no coincide con el Estado de nacionalidad del propietario, porque, en ese caso, el buque tendría vínculos con los dos Estados³²⁵. También tiene una gran relevancia en los casos de cambio de pabellón, en los que *a priori* no existe necesariamente una relación auténtica con el Estado que confiere su nacionalidad al buque³²⁶.

Sin embargo, históricamente existieron casos en los que los Estados no consideraron suficiente el registro, el pabellón y la documentación del buque para determinar su nacionalidad. Por ejemplo, en el caso del *Virginus*, de 1873, las autoridades españolas inicialmente consideraron fraudulenta la nacionalidad estadounidense del buque por tener propietarios cubanos³²⁷. De forma similar, en el caso *Chartered Mercantile Bank of India v. Netherlands Steam Navigation Co. Ltd.*³²⁸, de 1883, la Corte de Apelación británica dirimía un caso de abordaje en el que uno de los

demuestran que el buque está autorizado a enarbolar el pabellón de un Estado, y el art. 25 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo, BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989, págs. 26207 – 26211, que indica que “La Patente de Navegación [...] es el documento que autoriza al buque para navegar por los mares bajo pabellón español y legitima al Capitán para el ejercicio de sus funciones a bordo de dicho buque”.

³²² Vid. COMBACAU, J., “L’opposabilité et la preuve de la nationalité de l’État en droit international”, *cit.*, pág. 101.

³²³ Vid. GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 306. En ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *op. cit.*, pág. 31, se indica que en 1831 se definía la patente de navegación como “el documento que se da a un buque para autorizar su bandera y su navegación”, lo cual refleja este valor de los documentos de registro.

³²⁴ Vid. BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 400; FAUCHILLE, P., *op. cit.*, págs. 903 y 906; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 83 y 89; SCHELLE, G., *op. cit.*, pág. 286; KAMTO, M., *op. cit.*, págs. 357 y 358, y RUZIÉ, D., *op. cit.*, pág. 114. Vid. también los Comentarios al artículo 29, relativo a la nacionalidad de los buques, durante las negociaciones de la Convención sobre Alta Mar en Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su octavo periodo de sesiones”, A/3159, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, pág. 279, en los que se indica que el párrafo 2 de dicho artículo, que establecía que el derecho de un buque mercante a enarbolar un pabellón se probaría a través de los documentos expedidos por las autoridades del Estado de pabellón, se había incluido “para que se pueda probar la nacionalidad en caso de duda”.

³²⁵ Vid. CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 275.

³²⁶ *Ibid.*, pág. 276. No obstante, si se considera que la existencia del vínculo genuino se exige *a posteriori*, tal como ha argumentado el TIDM, como se explicará en el segundo capítulo, esta afirmación pierde parte de su significado.

³²⁷ 2 *Moore’s Digest* 895. El caso fue citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 111 – 113; MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 179 – 182; COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 13; POWELL, E., *op. cit.*, pág. 272, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 62 – 66.

³²⁸ 10 QBD 521, citado por COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 4.

buques estaba registrado en los Países Bajos, pero era propiedad de una entidad subsidiaria de una sociedad británica. La elección del pabellón en este caso se debía a la voluntad de aprovechar las rutas comerciales hacia Java. De conformidad con la legislación británica, un buque cuya propiedad corresponde enteramente a ciudadanos británicos tiene nacionalidad británica, y los jueces hicieron primar esta disposición sobre el criterio del registro del buque. No obstante, esta jurisprudencia evolucionó a lo largo del tiempo y se acomodó a las exigencias de la CNUDM.

En cuanto al valor probatorio de la inscripción registral, la documentación expedida por el Estado de pabellón como consecuencia de la misma constituye el principal elemento de prueba de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en Derecho internacional. Aunque la tipología de documentos varía en función de cada Estado, existen dos categorías principales: el certificado de registro, que prueba la titularidad y la nacionalidad del buque, según los datos que constan en el registro del Estado de pabellón en la fecha de expedición, que suele ser cercana a la fecha de registro, y la transcripción del registro, que se puede expedir en cualquier momento e incluye los datos relativos a la propiedad y a cualquier carga que pese sobre el buque, de acuerdo con la información que conste en el registro³²⁹.

El valor constitutivo del registro se puede ejemplificar con el caso del *Battlestar*, un buque decomisado por las autoridades británicas porque sus propietarios, aunque eran estadounidenses, estaban en posesión del certificado correspondiente y podían enarbolar el pabellón estadounidense, no habían inscrito el buque en el registro público de los Estados Unidos³³⁰. Los propietarios habían adquirido un yate en los Países Bajos, lo habían eliminado del registro correspondiente y habían obtenido un certificado de propiedad estadounidense del Consulado de los Estados Unidos, que les permitía enarbolar en pabellón estadounidense. Cuando se dirigían hacia Marruecos, el buque fue abordado y confiscado por las autoridades británicas en el Canal de La Mancha, previo acuerdo con la guardia costera de los Estados Unidos, según la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988³³¹. Los propietarios del buque sostuvieron que habían incurrido en un error de hecho, ya que no podían saber que el buque no se encontraba registrado válidamente en los Estados Unidos. Sin embargo, dado que el Estado de pabellón no confirmó el registro del buque, las autoridades británicas lo trataron como un buque sin nacionalidad, ya que había sido eliminado del registro de los Países Bajos.

Procesalmente, la nacionalidad del buque es una cuestión de hecho que, en caso de ser contestada por cualquiera de las partes, debe ser probada³³². En relación con esta

³²⁹ Vid. COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 6.

³³⁰ *R v Bolden and Dean (The "Battlestar")* [1997] 2 Cr App R 171.

³³¹ 1582 UNTS 95.

³³² *M M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 66.

cuestión, son escasos los asuntos que se han suscitado ante los tribunales internacionales, pero se trata de un tema de gran relevancia, ya que podría condicionar la admisibilidad de la demanda³³³. El principal de ellos es el caso *Saiga (n.º 2)*³³⁴, resuelto por el TIDM y muy criticado por proporcionar un cierto apoyo teórico a los pabellones de conveniencia³³⁵. En este caso, Guinea consideraba que el buque apresado debía ser considerado como apátrida, ya que, aunque había sido abanderado provisionalmente en San Vicente y las Granadinas, la matriculación provisional había expirado más de un mes antes del apresamiento, aunque, un mes después del apresamiento, las autoridades de San Vicente y las Granadinas expedieron el certificado de registro del *Saiga*. Sin embargo, el TIDM no acogió su interpretación, ya que no se había cuestionado la nacionalidad del buque hasta después de presentar la contramemoria y San Vicente y las Granadinas ejerció desde el principio como Estado de pabellón. Además, había sido citado para comparecer ante un tribunal guineano, por lo que, en sede nacional, Guinea lo había considerado como Estado de pabellón del buque apresado. La decisión del Tribunal no fue tomada por unanimidad de los jueces, sino que se decidió por 18 votos contra 2 rechazar las objeciones a la admisibilidad de las pretensiones de San Vicente y las Granadinas basadas en el argumento de que el *Saiga* no estaba registrado en San Vicente y las Granadinas en el momento de su arresto y en el argumento de que no existía una relación auténtica entre San Vicente y las Granadinas y el *Saiga* en el momento de su arresto³³⁶. Varios de los jueces, incluso los que votaron a favor de estos pronunciamientos del TIDM, emitieron votos particulares, que resultan de interés para el análisis de la jurisprudencia del tribunal sobre este punto, porque de ellos se puede extraer una mejor muestra de la relevancia del acto y certificado de registro en Derecho internacional público. Para los jueces MENSAH, WOLFRUM, RAO, WARIOBA y NDIAYE, el buque debería ser considerado como apátrida

³³³ Como indica REY A., “La liberación inmediata de buques y sus tripulaciones (artículo 292 de la CNUDM). La inauguración de la actividad jurisprudencial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (comentario a la Sentencia de 4 de diciembre de 1997, asunto *M/V Saiga* (nº 1), San Vicente y las Granadinas c. Guinea”, *Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña*, vol. 1, n.º. 1, 1997, págs. 683 y 689, citada por SOROETA, J., *La jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar*, Dillex, Paracuellos del Jarama, 2005, pág. 122, nota 252, la interpretación amplia de la legitimación activa es importante para evitar casos de indefensión.

³³⁴ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, párr. 58. *Vid.* el análisis de esta cuestión en SOROETA, J., *op. cit.*, págs. 122 y 123, y en DE LA FAYETTE, L., “ITLOS and the Saga of the Saiga: Peaceful Settlement of a Law of the Sea Dispute”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, n.º. 3, 2000, págs. 355 – 392.

³³⁵ *Vid.* SCOVAZZI, T., “ITLOS and Jurisdiction over Ships”, en RINGBOM, H (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 385 – 389.

³³⁶ Se trata de uno de los pronunciamientos más discutidos de los emitidos por el TIDM, ya que los casos en los que el TIDM no logró la unanimidad ni se acercó a ella fueron los casos *Saiga* y *Virginia G*, como indica LE FLOCH, G., « Le Tribunal international du droit de la mer : bilan et perspectives », en LE FLOCH, G., *op. cit.*, pág. 23.

en el momento del apresamiento, y, para la mayoría de ellos, la demanda presentada por San Vicente y las Granadinas no sería admisible por falta de legitimación activa³³⁷.

El juez MNSAH votó a favor de los pronunciamientos controvertidos de la sentencia, pero justificó la admisión de la demanda por la necesidad de evitar la indefensión de los miembros de la tripulación del *Saiga*³³⁸. No obstante, también manifestó sus dudas sobre el estado de registro del buque en el momento de su apresamiento, debido a la caducidad del certificado provisional de San Vicente y las Granadinas y la ausencia de pruebas de ulteriores registros³³⁹. Para parte de la doctrina, la decisión sobre la admisibilidad de la demanda en relación con la nacionalidad del buque supone que, a pesar de la caducidad de las inscripciones provisionales en el mismo, la presentación de la documentación se considera suficiente para probar la nacionalidad del buque y el derecho del Estado de pabellón de ejercer su protección sobre el buque, acompañada de otros indicios³⁴⁰. Sin embargo, el juez WOLFRUM consideró que el buque no estaba registrado en San Vicente y las Granadinas en el momento de su arresto, por lo que no tenía su nacionalidad³⁴¹. También el juez RAO, en su voto particular, parece desmentir esa conclusión, ya que afirma que, si se deja expirar una matriculación provisional, ésta puede tener validez únicamente si se expide un nuevo certificado³⁴², aunque esto no sucedió en este caso, y tampoco existía una disposición de Derecho interno que respaldase la prórroga de los efectos del certificado provisional que había expirado ni se solicitó la expedición de nuevos documentos³⁴³. Por tanto, San Vicente y las Granadinas no era el Estado de pabellón del *Saiga* en el momento del apresamiento³⁴⁴, aunque el juez RAO consideró que tenía legitimación porque las dos partes habían actuado como si lo fuese en los momentos procesales oportunos, por lo que la excepción de admisibilidad no podía haber sido admitida

³³⁷ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Mensah, párrs. 1, 4 y 20; *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Wolfrum, párr. 33; *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Rao, párrs. 5 – 15; *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Warioba, párr. 21, y *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Ndiaye, párr. 91.

³³⁸ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Mensah, párr. 20.

³³⁹ *Ibid.*, párrs. 1 y 4.

³⁴⁰ *Vid.* O'KEEFE, R., "ITLOS flags its intent", *The Cambridge Law Journal*, vol. 59, n.º. 3, 2000, págs. 429 y 430.

³⁴¹ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Wolfrum, párr. 14.

³⁴² *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Rao, párr. 10.

³⁴³ *Ibid.*, párrs. 5 – 9.

³⁴⁴ *Ibid.*, párr. 11.

porque los Estados no pueden actuar de forma incoherente en el proceso, especialmente en perjuicio de terceros³⁴⁵.

Por su parte, el juez WARIOBA, que había votado en contra de estos pronunciamientos del TIDM, consideró que no se cumplían los requisitos para que San Vicente y las Granadinas concediera su pabellón al *Saiga*, puesto que, en la legislación interna, la nacionalidad se adquiría a través del registro y se probaba a través de un certificado y, en este caso, aunque se había inscrito Kingstown como puerto de matrícula (como exigía el Derecho interno de San Vicente y las Granadinas), además de haber caducado la matriculación provisional en San Vicente y las Granadinas, no se había probado que se hubiera cancelado la inscripción en el registro del Estado de pabellón anterior y, por tanto, la pérdida de la nacionalidad correspondiente³⁴⁶. Por tanto, de conformidad con la legislación de algunos Estados, como la de San Vicente y las Granadinas en el momento de la detención del *Saiga*, durante un breve período de tiempo, el buque tendría las nacionalidades del Estado que realiza el registro provisional y del que debe cancelar el registro, pero, al no existir pruebas de que se había cancelado la inscripción en el registro de origen, el buque no podría inscribirse válidamente en el registro de San Vicente y las Granadinas y habría perdido la nacionalidad de este Estado al expirar el certificado provisional³⁴⁷. Los certificados aportados posteriormente sobre el registro del *Saiga* en San Vicente y las Granadinas no suponían cambio alguno en la situación, ya que habían sido expedidos después de la presentación de la Contramemoria por parte de Guinea, donde ya figuraban las dudas sobre la nacionalidad del buque en el momento del apresamiento³⁴⁸. En cuanto a la duración de los certificados provisionales, la práctica de San Vicente y las Granadinas se probó a través de un folleto oficial y de las cartas de las autoridades sobre asuntos marítimos de San Vicente y las Granadinas³⁴⁹. Sin embargo, el único documento con relevancia registral, y no meramente administrativa, era el certificado provisional (el único expedido con anterioridad a la fecha del apresamiento del buque), que había expirado y no podía prorrogar su validez ni derivar en un certificado definitivo de registro debido a la ausencia de un certificado de cancelación de la inscripción registral de Malta, Estado en el que previamente había estado registrado el buque³⁵⁰. La aceptación de las explicaciones de San Vicente y las Granadinas sin ninguna referencia documental fue duramente criticada por el juez, no sin razonamiento jurídico, ya que el comportamiento del Estado no supone ningún cambio en su normativa de registro ni en su cumplimiento

³⁴⁵ *Ibid.*, párr. 12.

³⁴⁶ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Warioba, párrs. 9 – 15. De hecho, en el párr. 34, el juez insiste en que “[t]he evidence required to prove that a ship has the nationality and is registered in Saint Vincent and the Grenadines under the terms of article 91 of the Convention in reality consists of documents”, incluyendo la normativa sobre registro de ese Estado.

³⁴⁷ *Ibid.*, párrs. 15, 16, 24, 29 y 31.

³⁴⁸ *Ibid.*, párrs. 20 y 31.

³⁴⁹ *Ibid.*, párrs. 35 – 39.

³⁵⁰ *Ibid.*, párrs. 40 y 41.

o incumplimiento por parte del buque en cuestión³⁵¹. Incluso llegó a indicar que, si el TIDM estimase que el comportamiento sostenido de un Estado obligase a los demás Estados a considerarlo como una condición de registro, se estaría incumpliendo el principio de jurisdicción exclusiva del artículo 91 de la CNUDM³⁵², y que, frente a esta disposición, no cabe alegar las teorías del estoppel, preclusión o aquiescencia³⁵³. Por tanto, para este juez, el TIDM no debió obviar cuestiones procesales de tal entidad, relativas tanto a las excepciones de admisibilidad como a la valoración de las pruebas, por importante que fuera resolver sobre el fondo del asunto, ya que eso podría llevar a la arbitrariedad³⁵⁴.

El juez NDIAYE votó en contra del rechazo a la excepción de nacionalidad en este caso, ya que consideraba que, en el momento del apresamiento, el *Saiga* era un buque sin nacionalidad³⁵⁵, ya que no se encontraba válidamente inscrito en el registro de San Vicente y las Granadinas en el momento de su apresamiento por las autoridades guineanas³⁵⁶, y que, teniendo en cuenta las dudas sobre la nacionalidad del buque, el TIDM debió haber comprobado, en primer lugar, la situación del buque en el registro de Malta, su antiguo Estado de pabellón³⁵⁷, y, en segundo lugar, si el registro por parte del Estado de pabellón era oponible al tercer Estado para el ejercicio de su protección³⁵⁸. Para el juez, para que la atribución de nacionalidad tuviera validez internacional, debería tenerla primero en Derecho interno³⁵⁹. Los terceros Estados no podrían invalidarla, pero podrían considerarla no oponible en Derecho internacional. Por ello, el TIDM tendría competencia para comprobar la validez interna de los actos de registro de San Vicente y las Granadinas³⁶⁰, e incluso la obligación de hacerlo, a través de los certificados provisional y definitivo de registro, las declaraciones de la administración de San Vicente y las Granadinas, su legislación y el certificado del Estado de pabellón anterior³⁶¹. En ninguno de estos documentos se incluía ninguna mención a la extensión de la inscripción del *Saiga* en el registro de San Vicente y las Granadinas entre la expiración del certificado provisional y el momento del apresamiento del buque³⁶². Por tanto, para el juez los documentos expedidos por el Estado de pabellón constituyen la

³⁵¹ *Ibid.*, párrs. 44 – 46.

³⁵² *Ibid.*, párr. 47.

³⁵³ *Ibid.*, párrs. 50 – 51.

³⁵⁴ *Ibid.*, párrs. 52 y 55 – 57.

³⁵⁵ *M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea)*, medidas provisionales, voto particular del juez Ndiaye, párr. 34.

³⁵⁶ *Ibid.*, párrs. 45 y 46, 82 y 89 – 92.

³⁵⁷ *Ibid.*, párr. 81.

³⁵⁸ *Ibid.*, párr. 35.

³⁵⁹ *Ibid.*, párr. 37.

³⁶⁰ *Ibid.*, párrs. 39 y 40.

³⁶¹ *Ibid.*, párrs. 41 – 44.

³⁶² *Ibid.*, párrs. 48 – 56 y 79.

prueba definitiva de la nacionalidad del buque, independientemente de la actuación del pretendido Estado de pabellón o del momento procesal en el que se alegara la falta de legitimación, a diferencia de lo que se declaró en la sentencia. El juez también rechazó la distinción entre el registro en sí y el certificado de registro, considerando que debían tener la misma validez, a menos que se estableciera otra cosa en Derecho interno, lo cual no ocurría en este caso³⁶³. Además, no se había renovado el certificado provisional ni expedido uno nuevo³⁶⁴, ni constaba que los propietarios del buque hubieran solicitado la prórroga del certificado provisional o la emisión de un nuevo certificado antes de su apresamiento³⁶⁵. Por tanto, su conclusión es que el buque no tenía nacionalidad en el momento de su apresamiento, por lo que se debería revisar la sentencia del caso *Saiga* en función de estas consideraciones³⁶⁶, teniendo en cuenta la sentencia del TIJ en el caso *Efectos de los Fallos del Tribunal Administrativo de las Naciones Unidas en los que se fijan indemnizaciones*³⁶⁷.

Este caso supuso una continuación de la jurisprudencia que otorgaba valor al pabellón formalmente considerado para determinar la nacionalidad, sin análisis de la relación auténtica del buque con su Estado de pabellón. Además, sentó un precedente que continuó en los pronunciamientos posteriores del TIDM en casos similares y que, por un lado, facilitó el acceso de los Estados a la jurisdicción contenciosa del TIDM, ya que eliminaba las excepciones de admisibilidad relacionadas con la validez de la atribución de nacionalidad realizada por un Estado, prestando atención únicamente al acto de registro y a la conducta subsiguiente de las partes del litigio, y, por otro lado, frustró la aplicación procesal del análisis del contenido de la relación auténtica, que, como se explicará en el segundo capítulo, constituía el principal argumento de la doctrina para deslegitimar la atribución de nacionalidad realizada por Estados que ofrecen pabellones de conveniencia.

En un caso similar, el TIDM debió examinar el estatuto del buque, ya que existían dudas de que el Estado que había iniciado el procedimiento fuera el Estado de pabellón. Se trata del caso *Grand Prince*³⁶⁸, en el que, al igual que en el caso *Saiga* (n.º 2), había expirado el certificado de registro provisional del buque en cuestión, pero, a diferencia de lo que había ocurrido en este caso, el Estado de pabellón (Belize) había declarado inicialmente que el buque había sido eliminado de su registro y posteriormente que se había suspendido este trámite, por lo que continuaba siendo el Estado de pabellón del *Grand Prince*. La diferencia de criterio del tribunal estriba en la actitud del Estado de

³⁶³ *Ibid.*, párrs. 57 y 58.

³⁶⁴ *Ibid.*, párrs. 63 – 66.

³⁶⁵ *Ibid.*, párrs. 69 y 72.

³⁶⁶ *Ibid.*, párrs. 85 – 87.

³⁶⁷ *Efectos de los Fallos del Tribunal Administrativo de las Naciones Unidas en los que se fijan indemnizaciones*, Opinión Consultiva, ICJ Reports 1954, p. 55.

³⁶⁸ *Grand Prince (Belize v. France)*, Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2001, 40, para. 76.

pabellón³⁶⁹, por lo que se podría considerar que éste exige que se materialice el principio de efectividad en el comportamiento del Estado. No obstante, también incidía el hecho de que no se había probado la nacionalidad del buque en el momento de la presentación del asunto contencioso al TIDM³⁷⁰. Sin embargo, el TIDM no ha establecido una línea jurisprudencial sólida con respecto al aspecto temporal del requisito de nacionalidad del buque, ya que ha exigido el cumplimiento de este requisito en distintos momentos en función de los casos: así, en el caso *Saiga (n.º 2)*, se discutía la nacionalidad del buque en relación con el momento en que se produjo su arresto, con una argumentación que fue rechazada por el TIDM, pero no corregida³⁷¹, mientras que, en los casos *Camouco*³⁷² y *Monte Confurco*³⁷³, el TIDM se refirió a que no se había discutido el estatus del demandante como Estado de pabellón en el momento del incidente y en el momento de dictar la sentencia³⁷⁴.

En nuestra opinión, parece que el TIDM ha consolidado una línea jurisprudencial basada en la efectividad de la actuación del Estado de pabellón para la determinación de la nacionalidad del buque en caso de duda, incluso en el caso de que no se cumplan escrupulosamente los requisitos de registro establecidos en la legislación interna del Estado de pabellón. Por tanto, el registro se considera desde un punto de vista formal, pero no necesariamente definitivo. Además, el TIDM nunca ha acogido las pretensiones de desconocimiento de la nacionalidad atribuida según el criterio del registro con fundamento en la doctrina de la relación auténtica, por lo que, de alguna manera, ha dado carta de naturaleza al fenómeno de los pabellones de conveniencia.

1.4.2.- El sistema de registro de buques en Derecho internacional y la clasificación de los pabellones

El registro de buques constituye una institución de gran tradición que se ha extendido por todo el mundo. Ya la CNUCYD en 1977 afirmaba que la exigencia de nacionalidad de los buques implicaba la exigencia del registro de buques de navegación

³⁶⁹ Vid. SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, en VARGAS, M., y SALINAS, A. (Coords.), *Soberanía del Estado y derecho internacional: homenaje al profesor Juan Antonio Carrillo Salcedo*, Tomo II, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 2005, pág. 1343, y RAO, P. C., y GAUTIER, P., *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law Practice and Procedure*, Edward Elgar, Cheltenham, 2018, pág. 149. SCOVAZZI, T., “The Contribution of the Tribunal to the Progressive Development of International Law”, en ITLOS, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal International du Droit de la Mer à l'état de droit*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2018, págs. 157 y 158, considera que toda esta argumentación del TIDM era muy cuestionable, lo que explica el cambio de criterio.

³⁷⁰ *Grand Prince (Belize v. France)*, *Prompt Release, Judgment*, *ITLOS Reports 2001*, 44, para. 93.

³⁷¹ *M/V Saiga (No. 2) (St Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, *Judgment*, *ITLOS Reports 1999*, p. 37, para. 68.

³⁷² *Camouco (Panamá c. Francia)*, *Pronta Liberación*, *Sentencia*, *ITLOS Reports 2000*, p. 26, para. 46.

³⁷³ *Monte Confurco (Seychelles c. Francia)*, *Pronta Liberación*, *Sentencia*, *ITLOS Reports 2000*, p. 105, para. 58.

³⁷⁴ Vid. RAO, P. C., y GAUTIER, P., *op. cit.*, págs. 149 y 150.

oceánica, y que esta exigencia encontraba su reflejo en las legislaciones nacionales³⁷⁵. El Derecho del mar actual parece exigir el acto de registro del buque en el artículo 91.2 de la CNUDM, ya que este inciso establece que “Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón”, que se ha interpretado como el nexo normativo entre la inmatriculación y la nacionalidad del buque³⁷⁶, así como en el artículo 94.2.a) de la CNUDM, que impone a los Estados de pabellón la obligación de mantener un registro de buques en el que figuren los nombres y las características de los buques que enarbolan su pabellón, salvo aquellos que estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas por sus reducidas dimensiones.

A pesar de esta regla, que se podría considerar general³⁷⁷, existen convenios internacionales en los que se prevé la posibilidad de que un buque no se encuentre registrado o matriculado, pero enarbole el pabellón de un Estado. Esta posibilidad tiene su origen en los Derechos nacionales, aunque actualmente también tiene fundamento en Derecho internacional público³⁷⁸. Por ejemplo, entre 1894 y 1988, la *Merchant Shipping Act* del Reino Unido establecía criterios relacionados con la propiedad para determinar la nacionalidad del buque y, al margen de los requisitos de nacionalidad, establecía la obligación de que los buques estuvieran inscritos, pero, a raíz de la reforma legislativa de 1988, se definió la nacionalidad de los buques en función de su registro³⁷⁹. Por lo que respecta al Derecho internacional público, el artículo 1.4 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos define al “Estado de matrícula del barco” de la siguiente manera: “con relación a los barcos matriculados, el Estado en el que el barco está matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco”. Del mismo modo, el artículo 2.10 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001, define el Estado de matrícula del buque como “respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halle matriculado el buque, y respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque”. También el artículo 3.1 del Convenio MARPOL establece una regla similar, aunque no vinculada al concepto de Estado de pabellón, sino al ámbito de aplicación del convenio: éste se aplica a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado parte en el mismo, y a los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de un Estado parte, operen bajo su autoridad. Se trata de una norma especial que se explica

³⁷⁵ Vid. UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 8, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169.

³⁷⁶ Vid. MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, págs. 208 y 245, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 358.

³⁷⁷ Así se recoge en el artículo 2 del CNUCIB, que todavía no ha entrado en vigor: “Se entiende por ‘Estado de matrícula’ el Estado en cuyo registro de buques se ha inscrito un buque”.

³⁷⁸ Vid. COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, págs. 3 y 4.

³⁷⁹ Arts. 1 y 2 de la *Merchant Shipping Act* de 1894, y art. 2 de la *Merchant Shipping Act* de 1988.

por la necesidad de asegurar la responsabilidad estatal por daños causados por la contaminación derivada de los vertidos de hidrocarburos.

Por su estrecha vinculación, la regulación de la institución del registro y abanderamiento en Derecho internacional ha tenido la misma evolución histórica que la de la nacionalidad de los buques, siendo la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 el primer instrumento convencional que reguló las condiciones de concesión del pabellón nacional, según un criterio de libertad relativa. La configuración y los requisitos de registro son establecidos libremente por el Estado de pabellón, con escasos límites: los Derechos de otros Estados, la sospecha de utilización del buque para la vulneración del Derecho internacional público, el principio de nacionalidad única y la concordancia con tratados internacionales³⁸⁰. De esta manera, se conecta la concesión de nacionalidad a un buque con la soberanía del propio Estado, y éste es prácticamente libre para elegir la configuración de su registro de buques. Además, el Derecho internacional público, en su estado actual, deja prácticamente al criterio del naviero la elección del pabellón del buque, por lo que se ha considerado que no resulta antijurídica la existencia de los pabellones de conveniencia³⁸¹.

Existen más de 150 Estados con registro de buques, y cada uno de ellos establece sus propias condiciones de registro. Doctrinalmente, se han distinguido dos tipos principales de registro, en función de si ofrecen o no la posibilidad de matricular buques propiedad de extranjeros³⁸². En primer lugar, los registros cerrados o registros tradicionales, nacionales, convencionales o de residencia, que establecen requisitos relativamente estrictos para el registro de buques y exigen la existencia de un vínculo real entre el buque y su Estado de pabellón, normalmente basado en la nacionalidad del propietario, explotador o tripulación del buque, y cuya motivación principal es el papel de la marina mercante en las eventuales necesidades de defensa del Estado de pabellón³⁸³, y, en segundo lugar, los registros abiertos, que no establecen requisitos estrictos sobre la vinculación del buque con su Estado de pabellón y permiten que los extranjeros puedan inscribir sus buques en su registro, esencialmente por motivos

³⁸⁰ Vid. BOCZEK, B. *op. cit.*, págs. 105 y 106, citado por POWELL, E., *op. cit.*, pág. 271.

³⁸¹ Vid. CORBIER, I., *op. cit.*, págs. 278 y 279.

³⁸² Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 151; MARCOPOULOS, A. J., “Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 32, n.º 1, 2008, pág. 282, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 272.

³⁸³ Vid. RIENOW, R., *op. cit.*, pág. 5, citado por POWELL, E., *op. cit.*, pág. 273, nota 79; HERNÁNDEZ, S., *Pabellones de conveniencia*, Comité de Derecho Marítimo, Barcelona, 1960, pág. 7; TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 32; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 23; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 14, n.º 1, 1999, pág. 146; CARLIER, M., *El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy*, ANAVE, Madrid, 2002, pág. 2; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 144; HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., “A fuzzy set theory approach to flagging out: towards a new Chinese shipping policy”, *Marine Policy*, vol. 27, n.º 1, 2003, pág. 13; MARCOPOULOS, A. J., *op. cit.*, págs. 280 y 281; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 87; MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., “Flag use behavior and IUU activity within the international fishing fleet: Refining definitions and identifying areas of concern”, *Marine Policy*, vol. 44, n.º 1, 2014, pág. 206, y FORD, J. H., y WILCOX, C., “Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience”, *Marine Policy*, vol. 99, n.º 1, 2019, pág. 298.

pecuniarios o por la laxitud de sus condiciones de control del buque³⁸⁴. Esta clasificación es relevante porque los dos sistemas coexisten e incluso algunos autores, como VAN FOSSEN, han concluido que en la actualidad se puede considerar que el sistema de los pabellones nacionales ha sido superado y prácticamente sustituido por el sistema de los pabellones de conveniencia³⁸⁵. Esta afirmación, aunque tal vez excesiva, es especialmente relevante en el caso del transporte marítimo de mercancías y pasajeros, pero también es aplicable al ámbito de la pesca. Sin embargo, al margen de la utilidad de la clasificación de los pabellones por la doctrina para constatar un cambio de paradigma, el hecho de que el registro de buques forme parte de la soberanía de un Estado implica que los terceros Estados están obligados a respetar la atribución de nacionalidad resultante del proceso³⁸⁶.

Generalmente, los Estados que mantienen su registro cerrado son aquéllos que tienen una cierta tradición marítima, y los que cumplen este requisito suelen recibir el nombre de naciones o Estados marítimos tradicionales. No existe una lista concreta de los Estados que integran esa categoría, pero en los primeros estudios se incluía en esta categoría a “las principales potencias propietarias de flota distintas de Panamá, Liberia y Honduras”³⁸⁷, lo cual se podría adaptar actualmente a las principales potencias propietarias de flota distintas de los Estados reconocidos como pabellones de conveniencia. Otros autores consideraron que las potencias marítimas tradicionales eran el Reino Unido, Francia, los Países Bajos, los países escandinavos y Alemania, o bien los Estados Unidos, el Reino Unido, Noruega, Japón, Italia, los Países Bajos, Francia, República Federal Alemana, Suecia, Dinamarca, Finlandia y Bélgica³⁸⁸. Posteriormente, se han considerado como Estados marítimos tradicionales Francia, Noruega, Suecia y el Reino Unido³⁸⁹, o bien Alemania, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, España, los Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, México, Nueva Zelanda, Noruega, los Países Bajos,

³⁸⁴ Vid. LI, K. X., y WONHAM, J., *op. cit.*, pág. 139; CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 2; HOFFMAN, J.; SÁNCHEZ, R. J., y TALLEY, W. K., “Determinants of Vessel Flag”, *Research in Transportation Economics*, vol. 12, n.º. 1, 2005, pág. 174; MARCOPOULOS, A. J., *op. cit.*, págs. 280 y 281; PAYNE, R., “Flags of Convenience and Oil Pollution: A Threat to National Security”, *Houston Journal of International Law*, vol. 3, n.º. 1, 1980, pág. 69, citado por DURUIGBO, E., “Multinational Corporations and Compliance with International Regulations Relating to the Petroleum Industry”, *Annual Survey of International & Comparative Law*, vol. 7, n.º. 1, 2001 pág. 113, citado a su vez por POWELL, E., *op. cit.*, pág. 273; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 140; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 87; LUO, M.; FAN, L., y LI, K. X., “Flag choice behavior in the world merchant fleet”, *Transportmetrica A: Transport Science*, vol. 9, n.º. 5, 2013, págs. 429 y 430, y FORD., J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, pág. 298. Conviene precisar que, para LI, K. X., y WONHAM, J., *op. cit.*, págs. 149 y 150, existe una categoría intermedia entre los registros cerrados y los registros abiertos llamada “registros de compromiso”, que incluiría a Alemania, Arabia Saudí, Australia, Dinamarca, Egipto, Francia, Grecia, Italia, Japón, Jordania, Luxemburgo, Siria y Reino Unido.

³⁸⁵ Vid. VAN FOSSEN, A., “Flags of Convenience and Global Capitalism”, *International Critical Thought*, vol. 6, n.º. 3, 2016, págs. 361 – 370.

³⁸⁶ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 145, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 272.

³⁸⁷ Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 226 [traducción propia].

³⁸⁸ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 8, y GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 226, nota 7.

³⁸⁹ Vid. LUCCHINI, L., y VOECKEL, M., *op. cit.*, pág. 15.

Portugal, el Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Uruguay y Venezuela³⁹⁰, o bien el Reino Unido, los Estados Unidos, Francia, los Países Bajos y algunos países escandinavos³⁹¹.

La lista más amplia, basada en los *Informes sobre Transporte Marítimo* de la CNUCYD, incluye como registros cerrados, aunque no como Estados marítimos tradicionales, los de los siguientes Estados: Argentina, Austria, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, China, Colombia, Corea del Sur, República Dominicana, Estados Unidos, Etiopía, Filipinas, Finlandia, Gabón, Gana, Islandia, India, Irak, Irán, Madagascar, Malasia, Maldivas, Marruecos, México, Nicaragua, Noruega, Papúa Nueva Guinea, Países Bajos, Polonia, Qatar, Rusia, Senegal, Suecia, Suiza, Surinam, Tailandia, Togo, Túnez y Yemen³⁹². Como se puede observar, se trata de un concepto que varía enormemente en función de los autores, pero se corresponde en muchos casos con los Estados en los que residen los propietarios reales de los buques³⁹³. Además, actualmente habría que eliminar de esta lista a algunos Estados, como Barbados, que se consideran como pabellones de conveniencia. Los registros cerrados admiten diversas modalidades en Derecho interno, que se pueden clasificar en sistemas de registro unitario, en las que existe un único registro que produce efectos públicos y privados, como, por ejemplo, los registros de México, Argentina y el Reino Unido, y sistemas de registro doble, en los que existe un registro administrativo de carácter jurídico-público y un registro mercantil de carácter jurídico-privado, como ocurre en el caso de España³⁹⁴.

Conviene puntualizar que, para una parte de la doctrina, no todos los registros abiertos se pueden considerar pabellones de conveniencia, por lo que los términos no serían sinónimos, a diferencia de la práctica de determinados actores internacionales (especialmente, la CNUCYD), que únicamente utilizan el término “registros abiertos” para referirse al fenómeno de los pabellones de conveniencia³⁹⁵. Para estos autores, existe una distinción entre los registros nacionales, que tratan a las empresas navieras como al resto de sociedades, y los registros internacionales, cuya configuración se establece específicamente para otorgar incentivos fiscales a las empresas navieras para obtener beneficios del registro de buques³⁹⁶. La categoría de registros internacionales se dividiría, por último, en pabellones de conveniencia y cuasi-pabellones de conveniencia,

³⁹⁰ Vid. ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Flag States and Safety: 1997 – 1999”, *Marine Policy & Management*, vol. 29, n.º. 2, 2002, pág. 191, nota 28.

³⁹¹ Vid. READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. II, Oxford University Press, Oxford, 2016, pág. 32.

³⁹² Vid. LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, págs. 147 y 148.

³⁹³ Vid. MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 206.

³⁹⁴ Vid. DOMÍNGUEZ, M. P., “El Registro Especial de Buques de Canarias”, *Revista Electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja*, vol. 2, n.º. 1, 2004, pág. 100, y DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, pág. 178.

³⁹⁵ En contra de la distinción, v. gr., ODEKE, A., *op. cit.*, págs. 24 y 25, y LI, K. X., y WONHAM, J., *op. cit.*, págs. 139 y 145.

³⁹⁶ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 32.

en función del carácter y de la aplicación más o menos estricta de la normativa sobre navegación³⁹⁷, como se explicará en el apartado dedicado al concepto de pabellón de conveniencia. Esta distinción parece haber sido adoptada por la Unión Europea en la Comunicación C(2004) 43 de la Comisión – Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, en la que se indica que “[...] los registros de los terceros países que aplican políticas de matrícula abierta (algunas de las cuales se denominan «banderas de conveniencia») siguieron y siguen disfrutando de una importante ventaja competitiva sobre los registros de los Estados miembros de la Comunidad”³⁹⁸, haciendo, por tanto, una distinción entre la apertura de los registros a la matriculación de buques por parte de extranjeros y los pabellones de conveniencia. Otra clasificación es la realizada por MONTERO, que distingue tres categorías dentro de los registros abiertos: los registros abiertos clásicos, los registros abiertos oportunistas y los segundos registros. Se trata de una clasificación similar a la anterior, aunque el criterio de distinción entre las dos primeras categorías es de carácter esencialmente cronológico, ya que toma como referencia si la fecha de apertura del registro es anterior o posterior a la adopción del CNUCIB y no la configuración de los registros³⁹⁹. Los registros abiertos clásicos serían los grandes registros abiertos creados antes de 1986, es decir, Panamá, Liberia, Honduras y Chipre. Los registros abiertos oportunistas son los que se crearon o consolidaron con posterioridad a la fecha de referencia: Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Bolivia, Camboya, Comoras, Guinea Ecuatorial, Jamaica, Líbano, Malta, Islas Marshall, Mauricio, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, Singapur, Sri Lanka, Turcos y Caicos y Vanuatu, así como los pabellones del Pabellón Rojo o *Red Ensign*, entre otros.

En cualquier caso, a pesar de las dudas existentes en un principio, se ha considerado que la apertura del registro de buques o la condición de conveniencia de un pabellón no constituye una situación antijurídica, sino ajurídica⁴⁰⁰ o totalmente lícita⁴⁰¹. Parte de la doctrina ha negado la existencia de la ajuridicidad, pero ha afirmado la existencia de una regla residual de libertad en Derecho internacional público, de manera que lo que no se encuentra expresamente prohibido por una norma o regla de Derecho internacional público, está permitido⁴⁰². En cualquier caso, a pesar de las múltiples oportunidades presentadas para ello, los Estados nunca han prohibido este fenómeno, y, progresivamente, han abandonado la aproximación de persecución de los pabellones de conveniencia y optado por el fortalecimiento del cumplimiento de las obligaciones de

³⁹⁷ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 32.

³⁹⁸ DOCE C 13/3 de 17 de enero de 2004, pág. 3.

³⁹⁹ Vid. MONTERO, F. J., “Open registers: past, present and future”, *Marine Policy* vol. 27, n.º. 1, 2003, pág. 521.

⁴⁰⁰ Vid. ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 105, y DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho*, vol. 18, n.º. 1, 2005, pág. 9.

⁴⁰¹ Vid. CORBIER, I., *op. cit.*, págs. 278 y 279.

⁴⁰² Vid., en este sentido, KOLB, R., « La règle résiduelle de liberté en droit international public (« tout ce qui n’est pas interdit est permis ») – aspects théoriques – », *Revue Belge de Droit International / Belgisch tijdschrift voor internationaal recht*, vol. XXXIV, n.º. 1, 2001, págs. 100 – 127.

los Estados de pabellón, por la prevención de las consecuencias nocivas que se han derivado de la utilización de pabellones de conveniencia y por la búsqueda de soluciones alternativas a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón.

La clasificación de los registros de buques se ha ido complicando por la introducción de figuras intermedias entre las principales categorías de registros de buques y, en ocasiones, los criterios de distinción escogidos son tan sutiles y difusos que las propuestas doctrinales se han solapado. A continuación, se analizarán dos casos, relacionados con el fenómeno de los registros abiertos o los pabellones de conveniencia: en primer lugar, se abordará el concepto de los paraísos fiscales o cuasi-pabellones de conveniencia (*quasi-flags of convenience*) y, en segundo lugar, los segundos registros de buques, que son registros abiertos creados por países industrializados con la finalidad de recuperar el tonelaje perdido a favor de los pabellones de conveniencia. Estas clasificaciones han buscado clarificar el estudio del fenómeno, aunque se trata de construcciones teóricas y complejas que no han tenido trascendencia práctica en el ámbito jurídico.

Debido a las motivaciones de carácter económico y fiscal que acompañan la elección del pabellón, se ha establecido una relación entre los pabellones de conveniencia y los paraísos fiscales⁴⁰³, muchos de los cuales también han establecido registros abiertos. Sin embargo, en la doctrina se denomina como paraíso fiscal a todo aquel Estado que abre su registro para captar tonelaje abanderado a través de beneficios fiscales (en principio, manteniendo el control sobre los buques que enarbolan su pabellón y garantizando el cumplimiento los estándares de seguridad, explotación y de trabajo), pero no necesariamente deja de gravar los beneficios procedentes de otras actividades económicas, por lo que se trata de un concepto de paraíso fiscal más restringido que el comúnmente utilizado en Derecho Tributario⁴⁰⁴. El tratamiento de determinados Estados que ofrecen pabellones de conveniencia como paraísos fiscales se analizará en el apartado 3.2.2.

Algunos autores han realizado clasificaciones dentro de los pabellones de conveniencia, distinguiendo los pabellones de conveniencia originales o posteriores, utilizados sobre todo por los navieros estadounidenses (aunque la lista varía, se han citado como tales Panamá, Liberia, Honduras, Costa Rica, Líbano, Chipre, Malta,

⁴⁰³ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., "Flags of Convenience Shipping in the 1980s: The American Perspective", *Transportation Journal*, vol. 26, n.º. 4, 1987, pág. 34, y MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, cit., págs. 217 y 218.

⁴⁰⁴ En los estudios más recientes de Derecho internacional público, los paraísos fiscales o, *mutatis mutandis*, *market-dominant small jurisdictions* (MDSJ), son Estados y territorios que ofrecen regímenes fiscales favorables a los inversores extranjeros. Se trata de pequeños y con escasos recursos naturales, lo cual constituye una limitación de sus opciones de desarrollo; poseen autonomía legislativa (aunque no siempre soberanía); tienen proximidad cultural y geográfica con varias potencias económicas; invierten en capital humano, redes profesionales y estructuras institucionales, y tratan de conjugar flexibilidad, estabilidad y credibilidad en la supervisión de los profesionales financieros. Vid. BRUNER, C. M., *Re-Imagining Offshore Finance: Market-Dominant Small Jurisdictions in a Globalizing Financial World*, Oxford University Press, New York, 2016, págs. 8 y 19.

Somalia, Marruecos, San Marino, Haití, Sierra Leona⁴⁰⁵, Antigua y Barbuda, Gibraltar, Sri Lanka, Vanuatu⁴⁰⁶, Islas Caimán, Seychelles y Omán⁴⁰⁷), de otros creados con posterioridad al final de la Segunda Guerra Mundial como consecuencia del desencanto generado por la configuración o el devenir de los pabellones de conveniencia originales, por las condiciones de trabajo y formación de las tripulaciones empleadas en los buques con pabellón de conveniencia y el anonimato y la actuación opaca de sus propietarios⁴⁰⁸. Estos ‘nuevos’ pabellones son los que se denominan paraísos fiscales o también cuasi-pabellones de conveniencia (*quasi-flags of convenience* o *semi-flags of convenience*)⁴⁰⁹. La diferencia con los pabellones de conveniencia estriba, según la doctrina, en la capacidad y la voluntad de estos Estados de imponer el cumplimiento de la normativa nacional o internacional y de controlar e imponer requisitos sustanciales a los buques matriculados en sus registros, lo cual permitiría considerar que en estos casos existe una relación auténtica, ausente en los pabellones de conveniencia, ya que, a pesar de que los navieros disfrutarían de privilegios tributarios, sus buques estarían sometidos a la legislación de Estados marítimos tradicionales en materia de tripulaciones, seguridad y certificación de buques⁴¹⁰. En alguna ocasión, se ha considerado que la opacidad de estos paraísos fiscales es menor que la de los pabellones de conveniencia⁴¹¹. Sin embargo, estas características no parecen darse en todos los cuasi-pabellones de conveniencia, ya que varios de ellos se consideran como pabellones de conveniencia. No obstante, también hay autores que utilizan esta denominación para referirse a los registros de los Estados marítimos tradicionales, como ocurrió con los registros del Reino Unido y Grecia, tras las reformas operadas para conseguir una mayor competitividad en el mercado mundial, que les ha hecho incorporar algunas características propias de los pabellones de conveniencia, pero tienen o pueden desarrollar su aparato administrativo para hacer cumplir el Derecho nacional o

⁴⁰⁵ Vid. OCDE, MTC, *Flags of Convenience*, París, 1972, pág. 3, citado por TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 31.

⁴⁰⁶ Vid. VAN FOSSEN, A., “Law and Political Economy in Vanuatu’s Tax Haven”, *Comparative Law Journal of the Pacific / Journal de Droit Comparé du Pacifique*, vol. XVIII, n.º. 1, 2015, pág. 166.

⁴⁰⁷ La clasificación de estos últimos Estados como pabellones de conveniencia se basa en las listas contemporáneas de pabellones de conveniencia de la ITF y de la *International Trade Federation*. Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 31.

⁴⁰⁸ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, págs. 31 y 35, y LUO, M.; FAN, L., y LI, K. X., *op. cit.*, págs. 432 y 433. No obstante, esta clasificación no está asentada en la doctrina, ya que en ocasiones se ha considerado a Chipre como cuasi-pabellón de conveniencia. Vid. EGIYAN, G. A., “‘Flag of convenience’ or ‘open registration’ of ships”, *Marine Policy*, vol. 14, n.º. 2, 1990, pág. 110.

⁴⁰⁹ Vid. EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or...”, *cit.*, pág. 110, y TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 31.

⁴¹⁰ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 4, n.º. 2, 1973, pág. 233; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, págs. 34 y 40; EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or...”, *cit.*, págs. 110 y 111; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., “Pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales. Ventajas e inconvenientes de la creación de un Registro especial en Canarias”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. VII, n.º. 1, 1989, pág. 267, y TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, págs. 31, 32 y 35.

⁴¹¹ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 35.

internacional y conservan algún requisito sustancial para al menos una parte de la flota inscrita en su registro⁴¹².

En cuanto a la lista de los cuasi-pabellones de conveniencia, la OCDE ha identificado como tales Bahamas, Bermuda, Gibraltar y las Antillas Holandesas⁴¹³, y la doctrina ha añadido los pabellones de Hong Kong, Singapur, Camboya y la Isla de Man, así como al Registro Internacional de Buques Noruego⁴¹⁴. Varios de estos pabellones se consideran como segundos registros, por lo que esta categoría se solapa con la de los cuasi-pabellones de conveniencia.

Los cuasi-pabellones de conveniencia o paraísos fiscales se han clasificado en tres categorías⁴¹⁵: enclaves coloniales (*colonial outposts*), registros cautivos (*captive registers*) y Estados soberanos. El concepto de enclave colonial se correspondería con los casos de las antiguas Antillas Holandesas⁴¹⁶ y algunos de los segundos registros británicos (Bermudas, Bahamas y Gibraltar), que permitían que los buques inscritos en sus registros enarbolasen el pabellón de la antigua metrópoli. Los registros cautivos coinciden con lo que otros autores denominan simplemente segundos registros dentro del territorio de un Estado soberano (el Registro Internacional Noruego o NIS, el Registro de la Isla de Man o IOM, el Registro Internacional Francés o RIF, el Registro Internacional de Dinamarca o DIS, el Registro Internacional Alemán o GIS, el registro luxemburgués y el registro de Hong Kong⁴¹⁷), por lo que se trata de categorías doctrinales solapadas, aunque la categoría de cuasi-pabellones de conveniencia no es ha tenido tanta difusión. Por último, en cuanto a la categoría de Estados soberanos, el único cuasi-pabellón de conveniencia que se ha identificado en la doctrina como tal es Singapur⁴¹⁸, que se creó en 1966 como un registro cerrado, pero se abrió en 1969 como pabellón de conveniencia, y en 1981 se revisaron los requisitos de registro de buques en ese Estado y se ratificaron algunos de los convenios sobre seguridad en el mar (SOLAS, MARPOL y COLREG), por lo que pasó a convertirse en un cuasi-pabellón de conveniencia para esta parte de la doctrina⁴¹⁹.

⁴¹² Vid. METAXAS, B. N., "Flags of convenience", *Marine Policy*, vol. 5, n.º. 1, 1981, págs. 52, 58 y 59.

⁴¹³ Vid. OCDE, MTC, *Flags of Convenience*, OCDE, París, 1972, pág. 3, citado por TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 31, y A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, pág. 233.

⁴¹⁴ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 267; TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, págs. 31, 32, 35 y 36, y LUO, M.; FAN, L., y LI, K. X., *op. cit.*, pág. 436. Nótese que, en el caso del primer autor, no se distingue entre los cuasi-pabellones de conveniencia y los segundos registros, también llamados registros *off-shore* por parte de la doctrina, sino que identifica las cuasi-banderas de conveniencia con los registros *off-shore*.

⁴¹⁵ Esta clasificación corresponde a los profesores TOH y PHANG, *op. cit.*, págs. 36 y 37, pero no ha sido seguida por otros teóricos.

⁴¹⁶ Tras la disolución de las Antillas Holandesas en octubre de 2010, el registro anteriormente existente en las mismas se trasladó a Curaçao.

⁴¹⁷ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 36, y HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 16.

⁴¹⁸ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, págs. 37 y 38.

⁴¹⁹ ⁴¹⁹ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 37.

Estrechamente relacionado con esta clasificación, se encuentra el fenómeno de los segundos registros. Desde mediados de los años ochenta del siglo pasado, algunos de los Estados marítimos tradicionales han creado registros de buques que coexisten con los registros ordinarios u originales, con la finalidad de ofrecer a los navieros algunas de las ventajas que suponían para ellos los pabellones de conveniencia (esencialmente, la posibilidad de evitar los requisitos de nacionalidad para la contratación de tripulaciones y los salarios y las condiciones de Seguridad Social impuestos por los convenios colectivos o la legislación del Estado que establece el segundo registro, así como algunos incentivos fiscales). Estos registros han recibido varias denominaciones, como registros internacionales, registros cautivos, registros secundarios, pabellones bis, registros especiales, registros paralelos, registros extraterritoriales, registros *off-shore*, registros internacionales, registros subsidiarios, etc.⁴²⁰, aunque la denominación más común en la doctrina española es la de segundos registros. Con la creación de los segundos registros, los Estados pretendían repatriar parte del tonelaje que había sido transferido a pabellones de conveniencia (*flagging in*), manteniendo de esta manera la calidad de las marinas mercantes nacionales y la protección internacional del Estado de pabellón en caso de ser necesaria⁴²¹. Por ello, se han considerado como una forma

⁴²⁰ Vid. THUONG, L. T., "From Flags of Convenience to Captive Ship Registries", *Transportation Journal*, vol. 27, n.º. 2, 1987, págs. 22 y 31; WEFERS BETTINK, H. W., "Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships", *Netherlands Yearbook of International Law*, vol. 18, n.º. 1, 1987, pág. 73; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 284; BEURIER, J. P., « Les pavillons d'outre-mer : havres ou écueils ? », en LEBULLENGER, J., y LE MORVAN, D., *La Communauté Européenne et la mer*, Economica, Paris, 1990, pág. 688; MARTÍNEZ, J. A., "De las banderas de conveniencia a los segundos registros", *Tribuna Social*, n.º. 49, 1995, pág. 37; SAN JOSÉ, J. A., *op. cit.*, pág. 85; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 31; MONTEBELLO, C., "Le bandiere di convenienza, sistemi di registrazione alternativi e Port State control", *Trasporti: Diritto, economia, politica*, vol. 85, n.º. 1, 2001, pág. 150; STRATI, A., "Greek Shipping Interests and the UN Convention on the Law of the Sea", en KARIOTIS, T. C., *Greece and the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / London / Boston, 1997, pág. 258; OIT, *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/2003)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001, pág. 19; HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 16; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 521; DOMINGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, *cit.*, pág. 230; DRAPIER, S., « Les pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon bis français ! », *Le Droit Maritime Français*, vol. 688, n.º. 1, 2008, pág. 5; CARRIL, X. M., "Advantages and disadvantages of the parallel flags in an international shipping context", en ANTAPASSIS, A.; LIA, A., y ROSAEG, E. (Eds.), *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2009, pág. 339; NDEDE, M., « L'activité normative des Nations-Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux », *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, vol. 1, n.º. 1, 2009, pág. 10; COGLIATI-BANTZ, V. P., "Disentangling the 'Genuine Link': Enquiries in Sea, Air and Space Law", *cit.*, pág. 404, nota 121; ANTAPASSIS, A., "Réflexions sur la nationalité des navires en droit international et européen", en PHILIP, C., *Mélanges en hommage à Panayotis Soldatos - Réalisations et défis de l'Union européenne. Droit-Politique-Économie*, Bruylant, Bruselas, 2012, pág. 199; IGLESIAS, M., "El transporte marítimo internacional. Una perspectiva económica, medioambiental y jurídica", *Anuario Hispano Luso Americano de Derecho Internacional*, vol. 21, n.º. 1, 2013, págs. 320 y 321; MENSAH, T. A., "Flags of convenience: problems and promises", en MEJÍA, M. Q., *Selected Issues in Maritime Law and Policy*, Nova Science Publishers, Hauppauge, 2013, pág. 28, y VAN FOSSEN, A., "Flags of Convenience and Global Capitalism", *cit.*, pág. 372.

⁴²¹ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 22 y 31; YANNOPOULOS, G. N., "World Shipping: Between Liberalism and Protectionism", *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*, vol. 45, n.º. 1, 1989, pág. 47, nota 8; LUCCHINI, L., y VOELCKEL, M., *op. cit.*, pág. 16; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 59 y 87; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; OIT, *El impacto en las condiciones de vida*

indirecta de subvencionar el mantenimiento de la flota nacional⁴²², aunque, en el ámbito de la Unión Europea, el TJUE ha negado que se trate de un tipo de ayudas de Estado, e incluso llegó a afirmar que se trata de una medida legítima para fomentar la competitividad de las marinas mercantes de los Estados miembros, en las sentencias de los casos *Sloman Neptun*, de 17 de marzo de 1993⁴²³, y *3F*, de 27 de septiembre de 2011⁴²⁴. Una opción alternativa habría sido la reforma de la normativa de los registros ordinarios, pero no se recurrió a ella porque habría supuesto la reforma del sistema tributario y de la normativa de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, de gran sensibilidad política en todos los Estados marítimos tradicionales⁴²⁵.

A pesar de las ventajas incorporadas a los segundos registros, no se debería considerar que forman una misma categoría con los pabellones de conveniencia porque, a diferencia de lo que ocurre con la utilización de pabellones de conveniencia, en el caso de los segundos registros, y siempre según las construcciones doctrinales, además de existir una dualidad registral en el Estado de pabellón, se mantiene el vínculo genuino entre el buque y el Estado de pabellón, en el sentido de que los Estados ejercen

y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/200/3), Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001, pág. 20; HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 16; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 521; DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, *cit.*, pág. 229; CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1988”, *The Northern Mariner / Le marin du nord*, vol. XIX, n.º 3, 2009, pág. 322; ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 199; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 29, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 35.

⁴²² Vid. ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 31, y DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, Editorial Dilex, Madrid, 2005, pág. 233.

⁴²³ Sentencia de 17 de marzo de 1993, *Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG contra Seebetriebsrat Bodo Ziesemer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97. En efecto, en esta sentencia, el entonces TJCE afirmó que, a pesar de que efectivamente existía una disparidad en las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores con nacionalidad del Estado de pabellón y las de los trabajadores con nacionalidad de terceros Estados y no residentes en el Estado de pabellón, en relación con los buques matriculados en el segundo registro alemán (GIS/ISR), aquélla no se podía considerar una ayuda de Estado porque no crea una ventaja competitiva para dichos buques que constituyera una carga adicional para el Estado de pabellón o para los organismos controlados por éste, ya que no suponía la reducción de sus ingresos ni un aumento del gasto. Además, el TJCE consideró que la creación de segundos registros no estaba afectada por la prohibición del *dumping* social contenida en el artículo 117 del TCE.

⁴²⁴ Sentencia de 27 de septiembre de 2011, *3F contra Comisión Europea*, asunto T-30/03 RENV, ECLI:EU:T:2011:534. En este caso, el demandante consideraba que las normas fiscales relativas a los marinos empleados a bordo de los buques inscritos en el registro DIS, que establecían una exención del impuesto sobre la renta para esos marinos, con independencia de su nacionalidad, pero no para los marinos a bordo de los buques inscritos en el registro ordinario, constituían una ayuda de Estado incompatible con el mercado común. Concretamente, se consideraba que estas medidas eran contrarias al artículo 88.2 del TCE, a las Directrices de 1989 [documento SEC(89) 921 final] y a las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales al transporte marítimo de 1997 (*DOCE C 205/5*, de 5 de julio de 1997). Previamente, la Comisión había determinado, a través de la Decisión C(2002) 4370 final, que se trataba de ayudas de Estado, pero que no eran contrarias al ordenamiento comunitario. El demandante impugnó esta decisión con argumentos relativos a dilaciones en el procedimiento, pero el TJUE consideró que éstas habían sido causadas en gran medida por el comportamiento del demandante, por lo que desestimó su recurso, confirmando la Decisión de la Comisión.

⁴²⁵ Vid. CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 6.

efectivamente jurisdicción sobre los buques propiedad de sus nacionales que se encuentran matriculados en estos registros⁴²⁶. Por ello, se ha considerado que, si bien se trata de registros de cuasi conveniencia, no constituyen en sí pabellones de conveniencia, porque los buques inscritos en estos registros enarbolan la bandera de alguno de los Estados marítimos tradicionales y continúan sometidos a su autoridad⁴²⁷. La dificultad de definir esta categoría se ve reflejada en su solapamiento con otras clasificaciones de los pabellones propuestas por la doctrina, de manera que, en función del criterio o de la lista que se escoja, un mismo pabellón podría ser calificado como pabellón de conveniencia, cuasi-pabellón de conveniencia o segundo registro. Así, por ejemplo, el registro de buques de Singapur, que se solía incluir en la lista de pabellones de conveniencia, se ha considerado en ocasiones como un segundo registro de China⁴²⁸. Por tanto, la creación de estos registros internacionales o segundos registros ha complicado la gestión del fenómeno⁴²⁹, no sólo por el surgimiento de nuevos intereses en los Estados marítimos tradicionales, a los cuales la mayoría de esta nueva categoría de registros se encuentra asociada, sino también porque impidió la formalización de un concepto de pabellón de conveniencia e incorporó nuevos criterios que, en función de los autores o de la institución que abordase su estudio, se consideraron o no como característicos de los pabellones de conveniencia, dificultando todavía más la comprensión del fenómeno. No obstante, varios segundos registros han sido catalogados como pabellones de conveniencia por la ITF⁴³⁰ y otras organizaciones, y Dinamarca fue condenada por el Comité de Libertad de Asociación de la OIT, con fundamento en las Convenciones de la OIT n.º 87 y 98 por las condiciones de su segundo registro⁴³¹, por lo que se puede considerar que, al menos en relación con algunos segundos registros, esta confusión se encuentra actualmente superada.

En algunos casos, el origen de los segundos registros se debe a razones históricas, como en el caso del registro de la Isla de Man, pero, en otros casos, se trata de simples

⁴²⁶ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 32; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 73; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, págs. 284 y 285; BEURIER, J. P., « Les pavillons d'outre-mer : havres ou écueils ? », en LEBULLENGER, J., y LE MORVAN, D., *La Communauté Européenne et la mer*, Economica, Paris, p. 688; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, págs. 199 y 200; READY, N. P., "Nationality, Registration and Ownership of Ships", *cit.*, pág. 36, y VAN FOSSEN, A., "Flags of Convenience and Global Capitalism", *cit.*, pág. 372.

⁴²⁷ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 285.

⁴²⁸ Vid. CARLISLE, R., "Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1988", *cit.*, pág. 323, nota 4.

⁴²⁹ Vid. EGIYAN, G. S., "'Flag of convenience' or..." *cit.*, p. 106; CARLISLE, R., "Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998", *cit.*, pág. 340; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 96; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 28, y FORD, J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, pág. 298.

⁴³⁰ En las últimas décadas, la ITF ha calificado como pabellones de conveniencia a los registros de las Antillas Holandesas (actualmente sustituido por el de Curaçao), Bermudas, Gibraltar, Hong Kong, Isla de Man, Islas Caimán, Islas Cook, Islas Kerguelen, Madeira, y los segundos registros de Dinamarca, Alemania, España y Noruega. Vid. LI, K. X., y WONHAM, J., "Registration of Vessels", *cit.*, pág. 151, e IGLESIAS, M., *op. cit.*, pág. 322. Actualmente, permanecen en esta lista Curaçao, Bermudas Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Madeira y los segundos registros de Francia y Alemania.

⁴³¹ Vid. CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 343.

creaciones del legislador⁴³². El número de segundos registros varía en función de los autores, pero deberían considerarse como tales, al menos: los registros británicos de Anguila, Bermudas, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas del Canal, Islas Malvinas, Gibraltar, Isla de Man e Islas Turcos y Caicos; el Registro internacional de Noruega o NIS (creado en 1987), el Registro internacional de Dinamarca o DIS (creado en 1988), el Registro internacional alemán o GIS/ISR (creado en 1989), en el Registro Internacional de Navíos de Madeira o MAR (creado en 1989), el registro luxemburgués (creado en 1990), el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias o REBECA (creado en 1992), el Registro internacional italiano o RINA (creado en el año 1998), el Registro internacional francés o RIF, el Registro Especial Brasileiro (REB, creado en 2001), el Registro internacional de Turquía (creado entre 1999 y 2001)⁴³³, los Registros de Hong Kong y Macao (segundos registros de China)⁴³⁴, el Registro de las Islas Feroe (FAS), el antiguo registro del Territorio Antártico Francés – Islas Kerguelen⁴³⁵, el registro de las Islas Wallis y Futuna, el registro de las Islas Cook (segundo registro neozelandés)⁴³⁶, el Registro Internacional de Rusia, etc. Como se puede apreciar, la mayor parte de segundos registros se creó en Europa⁴³⁷ en la segunda

⁴³² Vid. READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 35.

⁴³³ Vid. CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998”, *cit.*, pág.323, nota 4, y LI, K. X., y WONHAM, J., *op. cit.*, pág. 151.

⁴³⁴ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 31 y 32.

⁴³⁵ El antiguo registro de las islas Kerguelen fue sustituido a finales de los años 80 del siglo pasado por el Registro de territorios australes y antárticos, que se mantuvo para los buques persqueros a pesar de la creación del Registro internacional francés, en 2005. Cfr. RUZIFÉ, D., *op. cit.*, pág. 115.

⁴³⁶ Vid., v. gr., WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 73; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 85 – 90; OIT, *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/200/3)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001, págs. 20 y 21; CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 6; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 521; DOMÍNGUEZ, M. P., “El Registro Especial de Buques de Canarias”, *cit.*, págs. 102 – 105; DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, *cit.*, págs. 229, 232 y 233; ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 199, y GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 96. Vid. También GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 284, nota 52, en la que realiza una enumeración exhaustiva de los segundos registros, que denomina “cuasi pabellones de conveniencia” o “registros *off-shore*”: los registros de Anguila, Bermuda, Territorio Británico del Océano Índico, Islas Vírgenes Británicas, Territorios Antárticos Británicos, Gibraltar, Guernsey, Hong Kong, Isla de Man, Jersey, Montserrat, Pitcairn, Santa Helena, Turcos y Caicos, Islas Malvinas, Kerguelen, Mayotte, Nueva Caledonia, Polisenia Francesa, St. Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Islas Feroe, Antillas Holandesas y Aruba, a los que habría que añadir el registro especial de las Islas Canarias. En cambio, ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., *op. cit.*, págs. 152 y 161, nota 28, consideran que los segundos registros o registros internacionales eran Anguila, Islas Vírgenes Británicas, Islas del Canal, Registro Internacional Danés, Islas Malvinas, Islas Feroe, Hong Kong, Isla de Man, Islas Kerguelen, Macao, Madeira, Registro Internacional Noruego, Filipinas, Santo Tomé y Príncipe, Singapur, Turcos y Caicos, Ucrania y Wallis y Futuna, excluyendo, por tanto, de esta clasificación, a los registros de Bahamas, Bermuda, Gibraltar, Islas Marshall, Islas Canarias, Islas Caimán, Islas Cook y las Antillas Holandesas, que se suelen enmarcar dentro de esta categoría. Por su parte, CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998”, *cit.*, pág. 319, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, Naval Institute Press, Annapolis, 2017, pág. 193, considera como segundos registros los de la Isla de Man, las Antillas Holandesas, el Registro Internacional Noruego, el registro de Kerguelen, el Registro Internacional Danés, el registro de Luxemburgo, el Registro Internacional Alemán; los registros de Madeira, las Islas Canarias, las Islas Marshall, y el Registro Internacional Italiano.

⁴³⁷ Vid. SULPICE, G., “Les pavillons bis”, en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, pág. 105.

mitad de los años ochenta, produciéndose un descenso en el ritmo de creación de los mismos hasta 1997.

Además de los segundos registros efectivamente creados, se proyectó el establecimiento de otros segundos registros tanto dentro como fuera de los Estados miembros de la Unión Europea. En Grecia, en los años noventa, se propuso establecer un segundo registro⁴³⁸, pero finalmente se desechó la propuesta. También se planteó la posibilidad de crear segundos registros en Heligoland (Alemania), Yugoslavia⁴³⁹, Suecia, Finlandia⁴⁴⁰, Japón, Corea del Sur (en la isla de Jeju)⁴⁴¹ y Argentina⁴⁴². También se suele considerar el Registro de las Islas Marshall como el segundo registro de los Estados Unidos, ya que, desde 1990 hasta 1999, International Registries, Inc., la sociedad estadounidense que gestionaba el pabellón liberiano hasta 1999, administraba también este registro de las islas del Pacífico, aunque posteriormente continuó prestándole asistencia administrativa y técnica⁴⁴³.

En la doctrina española, los segundos registros se suelen estudiar como una categoría única, aunque se ha notado la diferente configuración de los mismos en función de su localización geográfica⁴⁴⁴. Sin embargo, en la doctrina anglófona y francesa, se ha realizado una clasificación de los segundos registros según éstos se encuentren dentro del territorio del país que establece el registro, originalmente uno de los llamados Estados marítimos tradicionales o naciones marítimas tradicionales, aunque posteriormente el fenómeno se extendió a otros Estados distintos de éstos, haciendo más difícil su delimitación con respecto a los pabellones de conveniencia. En la doctrina anglófona, se distinguen claramente dos categorías de segundos registros. En primer lugar, se ha denominado registros “*off-shore*” a los segundos registros establecidos en un territorio de soberanía del Estado que establece el segundo registro, pero que cuenta con un estatuto especial en su ordenamiento jurídico que permite que los buques que se inscriban en su registro enarboles el pabellón del Estado metropolitano, lo cual es especialmente visible en el caso de los segundos registros británicos, establecidos en sus dependencias o territorios de ultramar, como la Isla de

⁴³⁸ Vid. STRATI, A., *op. cit.*, pág. 265.

⁴³⁹ Vid. WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 73, nota 8.

⁴⁴⁰ Vid. LI, K. X., y WONHAM, J., *op. cit.*, pág. 151.

⁴⁴¹ Vid. SHASHIKUMAR, N., “World Shipping Competition”, en LOVETT, W. A., *United States Shipping Policies and the World Market*, Greenwood Publishing Group, Westport / London, 1996, pág. 95; CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998”, *cit.*, pág. 323, nota 4; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 32, y LI, K. X., y WONHAM, J., *op. cit.*, pág. 151.

⁴⁴² Vid. ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 32.

⁴⁴³ Vid. GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 96, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 184 y 185.

⁴⁴⁴ Vid., v. gr., GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 284; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 86 y 87, y DOMÍNGUEZ, M. P., “El Registro Especial de Buques de Canarias”, *cit.*, págs. 106 y 107. Nótese, sin embargo, que CARLIER, M., *op. cit.*, págs. 6 y 7, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 521, establecen una distinción entre los registros *off-shore* y los registros especiales, que coincide plenamente con la clasificación realizada en la doctrina anglosajona que se explicará a continuación.

Man o Bermudas, respectivamente, aunque también se han considerado como tales los registros de las Antillas Holandesas (segundo registro de los Países Bajos) y de las Islas Kerguelen (antiguo segundo registro de Francia). En segundo lugar, se denomina “*captive registries*” o simplemente “*international*” o “*second registries*” a los segundos registros establecidos dentro del territorio propio del Estado que lo establece⁴⁴⁵, como es el caso del NIS, que tiene su sede en la ciudad de Bergen, en la Noruega peninsular; pero también del DIS, del GIS/ISR, del MAR, del REBECA y del RINA. Esta clasificación ha sido adoptada por parte de la doctrina francesa⁴⁴⁶.

Estas denominaciones no están consolidadas, puesto que en alguna ocasión se utiliza un mismo término para designar las dos realidades, en función del autor⁴⁴⁷. Sin embargo, recientemente parte de la doctrina española ha seguido la clasificación de los segundos registros según las categorías anglosajonas de registros *off-shore* y *captive registries*, aunque estos últimos se han denominado registros especiales⁴⁴⁸. A su vez, en función de si su localización coincide o no con la del registro ordinario del Estado en el que fueron creados, los registros especiales pueden ser periféricos⁴⁴⁹, como los segundos registros de Noruega y España, o no, como los segundos registros de Dinamarca y Alemania. Además, se han clasificado en función del grado de flexibilidad en el ámbito de la explotación del buque y de las condiciones de empleo de la tripulación, siendo los más estrictos en comparación con los registros tradicionales los llamados registros internacionales (por ejemplo, el DIS o el GIS) y los más laxos, los segundos registros o registros *off-shore* (por ejemplo, los registros de la Isla de Man, Kerguelen, Luxemburgo, Bélgica y las Islas Feroe)⁴⁵⁰. Por último, se ha extrapolado la clasificación que distingue los registros abiertos y cerrados a los segundos registros, en función de si permitían la inscripción de cualquier buque extranjero o de si imponían restricciones a la participación extranjera en la propiedad de los buques inscritos⁴⁵¹.

La regulación de los segundos registros, al menos en su origen, suele contener restricciones a las actividades de los buques que pueden acceder a ellos. Normalmente, se limita el acceso a los buques que se dediquen exclusivamente al comercio internacional, por lo que su ámbito se restringe al transporte internacional⁴⁵²,

⁴⁴⁵ Vid., por ejemplo, STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258.

⁴⁴⁶ Vid. ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 199.

⁴⁴⁷ Vid., v. gr., YANNOPOULOS, G. N., “World Shipping: Between Liberalism and Protectionism”, *cit.*, págs. 46 y 47, que se refiere a los segundos registros de Francia, Noruega y Reino Unido como “*captive open registries*”, a pesar de su distinta configuración territorial.

⁴⁴⁸ Vid. CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 6, y DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, *cit.*, págs. 229 y 234.

⁴⁴⁹ Vid. DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, *cit.*, pág. 189.

⁴⁵⁰ Vid. CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 339.

⁴⁵¹ Vid. MARTÍNEZ, J. A., *op. cit.*, pág. 38.

⁴⁵² Vid., por ejemplo, SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 86; MARTÍNEZ, J. A., *op. cit.*, pág. 36; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; MARTÍN, A. F., “El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras”, *Hacienda Canaria*, n.º. 12, 2005, pág. 49, nota 3, y DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*,

excluyendo la navegación de cabotaje (con algunas excepciones, como el Registro internacional de buques de Turquía), los buques de suministro a plataformas *off-shore* y los buques pesqueros. Algunos de ellos permiten el registro de los buques sin necesidad de que las sociedades extranjeras se constituyan en el Estado de pabellón, aunque no es una característica compartida por todos los segundos registros (por ejemplo, el NIS lo permite, pero el Registro de la Isla de Man, no⁴⁵³), lo cual en ocasiones supone un ahorro de costes en el ámbito tributario.

Además, la regulación sobre los requisitos de nacionalidad de la tripulación y los oficiales es más flexible en los segundos registros que en los registros “originales” de los Estados marítimos tradicionales. En algunos casos, como el del NIS y el del registro de buques de Hong Kong⁴⁵⁴, se permite una libertad total de contratación de extranjeros, lo cual permite neutralizar la normativa del Estado de pabellón en materia social. En otros casos, se establecen algunas restricciones, pero siempre con el mismo efecto de elusión de la aplicación de la normativa laboral y de Seguridad Social del Estado de pabellón. En general, la contratación de tripulaciones extranjeras se fomenta con el reconocimiento de exenciones de impuestos a los tripulantes extranjeros que trabajan a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un segundo registro, como ocurre en el caso del NIS⁴⁵⁵.

Por todo ello, los segundos registros se han considerado como el punto de convergencia entre los intereses privados y los intereses públicos en relación con las actividades marítimas⁴⁵⁶. Para una parte de la doctrina, el establecimiento de los segundos registros, lejos de suponer un avance en el control de los pabellones de conveniencia, consolida el sistema de registros abiertos y le aporta cierta legitimidad, disminuyendo la importancia del pabellón como prueba de su propiedad o nacionalidad⁴⁵⁷. Ciertamente, ha supuesto una demostración de algunas de las causas que motivan a los navieros a transferir sus buques a pabellones de conveniencia y, en los casos en los que realmente se ejerce un control y jurisdicción efectivos por parte del Estado de pabellón, se podría interpretar como un apoyo a la teoría de la relación auténtica⁴⁵⁸. Sin embargo, pese al optimismo debido a la buena acogida que tuvieron los segundos registros inicialmente, desde finales de los años noventa se ha producido un

Documento de Opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos 52/2015, de 21 de mayo de 2015, pág. 10.

⁴⁵³ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 31.

⁴⁵⁴ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 31 y 32, y SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 86.

⁴⁵⁵ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 31, y ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 200.

⁴⁵⁶ Vid. HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 19.

⁴⁵⁷ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 33, y VAN FOSSEN, A., “Flags of Convenience and Global Capitalism”, *cit.*, pág. 372.

⁴⁵⁸ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, págs. 284 – 287, y DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, *cit.*, pág. 231.

retroceso en el número de buques inscritos en ellos⁴⁵⁹. De hecho, en 2001, la OIT identificó un número importante de segundos registros que se podrían considerar inactivos y las características de los buques que se inscribían en ellos. Concretamente, estos registros eran los siguientes: Islas Wallis y Futuna, Islas Cook, Macao, Anguila, Islas Vírgenes Británicas, Islas del Canal, Islas Malvinas, y Turcos y Caicos⁴⁶⁰. Algunos de ellos se han revitalizado con el paso de los años.

Al margen de las clasificaciones de los registros de buques por su configuración, es necesario hacer referencia a la matriculación o abanderamiento provisional de buques en un segundo Estado, que constituye una modalidad de registro de buques que permite el cambio de pabellón y supone un caso de disociación puntual entre el registro y el pabellón del buque. Este fenómeno se conoce también con el nombre de registro paralelo o dual⁴⁶¹, y, por tanto, demuestra que la relación entre los dos conceptos no es siempre tautológica, como se podría deducir de las disposiciones de la CNUDM, sino causal⁴⁶². El abanderamiento provisional se produce cuando un buque se fleta y se registra en un Estado por parte de una sociedad, que se convierte en propietaria temporal del buque, porque tiene la completa posesión y control del buque, y puede ser registrado en un segundo Estado, cuyo pabellón enarbolará el buque, suspendiendo la inscripción registral del primero⁴⁶³. Inicialmente, se podría considerar que se trataría de un caso de doble abanderamiento contrario al artículo 92.2 de la CNUDM, pero la doctrina ha indicado que en esta figura existe una duplicidad registral, ya que el buque se da de baja temporalmente en su registro de origen y se inscribe en otro registro. Sin embargo, no constituye un doble abanderamiento, porque el buque pierde temporalmente el derecho a enarbolar el pabellón del primer Estado y adquiere la obligación de enarbolar el pabellón del segundo Estado, salvando así el obstáculo jurídico⁴⁶⁴. El origen del registro del fletamento a casco desnudo se encuentra en la Ley alemana del pabellón de 1951⁴⁶⁵ y conoció su expansión a partir de la crisis de los

⁴⁵⁹ Vid. OIT, *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/200/3)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001, pág. 21, y CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998”, *cit.*, pág. 340.

⁴⁶⁰ Vid. OIT, *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/200/3)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001, pág. 20.

⁴⁶¹ Vid. CURRIE, P. J., “Registration of ships under bareboat charter with particular reference to dual registration”, *Diritto Marittimo*, vol. 91, n.º. 1, 1989, págs. 424 – 426; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 27, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 6.

⁴⁶² Vid. CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 275, que indica que “[u]n navire peut donc batter pavillon d’un État et être immatriculé dans un autre dès lors qu’il est établi qu’il ne navigue pas aussi sous le pavillon de ce dernier État”.

⁴⁶³ Vid. ODEKE, A., *op. cit.*, págs. 27 y 28.

⁴⁶⁴ Vid. DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, pág. 164.

⁴⁶⁵ Vid. ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 28.

setenta⁴⁶⁶. Por ello, se incluyó una regulación bastante detallada sobre esta figura jurídica en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques de 7 de febrero de 1986, cuyo artículo 12 establecía que “un Estado podrá conceder la inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo por un arrendatario en ese Estado, durante el período del arrendamiento”, siempre y cuando se cumpliesen las condiciones de inscripción contenidas en el Convenio, y teniendo en cuenta que el arrendatario se considerará propietario exclusivamente a efectos de permitir el abanderamiento en el segundo Estado. Esta opción permite conservar los incentivos vinculados a la inscripción en el registro original y obtener las ventajas económicas, fiscales y laborales del segundo pabellón, por lo que con frecuencia se ha utilizado para enarbolar pabellones de conveniencia⁴⁶⁷.

Una vez examinado el régimen jurídico internacional del registro de buques, es necesario analizar en qué medida el Derecho de la Unión Europea lo ha desarrollado o ha impuesto requisitos adicionales a los analizados anteriormente. El tratamiento del registro de buques en Derecho comunitario ha sido circunstancial, ya que, se trata de una competencia que ha quedado englobada en la competencia de la Unión Europea en materia de transportes⁴⁶⁸, los actos jurídicos y la jurisprudencia de los órganos de la

⁴⁶⁶ Vid. ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 29. Así, por ejemplo, en Francia se introdujo por la Ley 75-300 de 29 de abril de 1975, por la que se modifica el artículo 3 de la ley 67-5 de 3 de enero de 1967 sobre el estatuto de los buques y otras embarcaciones, *JO* de 30 de abril de 1975, pág. 4412. Según ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 109, también está permitido en Panamá, Liberia, México, Filipinas y Bermuda, entre otros Estados. En España, actualmente se regula en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

⁴⁶⁷ Estas ventajas han facilitado la expansión de este tipo de registro, hasta el punto que, en el seno del *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), se han creado diversos contratos tipo para homogeneizar las obligaciones de las partes, como BARECON 89, BARECON 2001, BARECON 2017, BARGEHIRE 94 y BARGEHIRE 2008. No obstante, se deben tener en cuenta las limitaciones establecidas por cada Estado de pabellón. En España, la cuestión del abanderamiento provisional se mencionaba en el artículo 76.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (*BOE* núm. 283, de 25 de noviembre de 1992, págs. 39953 – 39984), que mencionaba los dos supuestos: el abanderamiento provisional de buques civiles españoles en el extranjero y el abanderamiento provisional de buques extranjeros en España. Actualmente, este precepto ha sido derogado sustituido por el artículo 252.3 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (*BOE* núm. 253, de 20 de octubre de 2011), que tiene una redacción equivalente. Los requisitos para el primer caso se establecen en el artículo 60 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo (*BOE* núm. 194, de 15 de agosto de 1989, págs. 26207 – 26211), y los requisitos para el segundo caso, en los artículos 13.4 y 22.2 del mismo reglamento. Además, los artículos 91 y 92 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (*BOE* núm. 180, de 25 de julio de 2014), prohíben la doble nacionalidad y el doble registro, indicando que, al margen de los supuestos de abanderamiento temporal, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en el registro de buques y empresas navieras y en el registro de buques de otro Estado, que los buques matriculados en España solo podrán cambiar su pabellón a través del procedimiento de baja y que los buques registrados en el extranjero solo podrán obtener matrícula o pasavante españoles cuando el registro extranjero haya acreditado la baja a través del certificado correspondiente. Los detalles de los efectos del cambio temporal de pabellón o del abanderamiento temporal se regulan en los artículos 94 – 96 de la misma ley.

⁴⁶⁸ Originalmente, se encontraba en el artículo 84.2 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, que, en su versión francesa, indicaba que “Le Conseil, statuant à l’unanimité, pourra décider si,

Unión Europea se han referido al mismo en la medida en que se relacionaba con competencias asumidas por la organización, principalmente, en cuestiones relativas a la competencia en el mercado interior. Aunque en Derecho de la Unión Europea tampoco existe una definición vinculante de registro de buques⁴⁶⁹ y no se han armonizado las legislaciones nacionales sobre esta materia, a los meros efectos de la autorización de ayudas estatales al transporte marítimo de cara a la consecución del objetivo de abanderamiento o reabanderamiento de buques en los registros de los Estados miembros, establecido en las Directrices de Transporte Marítimo de 2004⁴⁷⁰, se ha definido el concepto de “registro de un Estado miembro” como un registro marítimo “sujeto a la legislación de un Estado miembro que se aplique en sus territorios que formen parte de la Comunidad [actualmente, Unión]”. De acuerdo con el Anexo de estas directrices, se establece qué registros se consideran de un Estado miembro, y se incluyen en este concepto tanto los primeros registros de los Estados miembros como los segundos registros de Dinamarca (Registro Internacional Danés o “DIS”), Alemania (Registro Internacional Alemán o “ISR”), Italia (Registro Internacional Italiano o “RINA”), Portugal (Registro Internacional de Madeira o “MAR”), España (Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias o “REBECA”) y Gibraltar, dada su vinculación con el Reino Unido y la aplicabilidad de los Tratados⁴⁷¹. Sin embargo, no se consideran como tales los demás segundos registros, incluso “aunque constituyan en la práctica la primera alternativa para los armadores establecidos en dicho Estado miembro”, dado que los Tratados no se aplican en los territorios en los que están situados⁴⁷². Concretamente, el Anexo excluye del concepto de “registro de un Estado miembro” a los registros de las islas Kerguelen, de las antiguas Antillas neerlandesas, de la Isla de Man, de Bermudas y de las islas Caimán. Aunque el criterio de distinción en este caso es el de la aplicabilidad de los Tratados, resulta de interés la asunción (aunque sin consecuencias jurídicas) por parte de la Comisión de la distinción entre dos tipos de segundos registros: los registros *off-shore*, situados en territorios que gozan de

dans quelle mesure, et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne”. Actualmente, esta disposición se recoge en el artículo 100.2 del Tratado de Funcionamiento del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Para una perspectiva global del desarrollo de la dimensión marítima de la política de transporte de la Unión Europea, *vid.* PAIXÃO, A. C., y MARLOW, P. B., “A review of the European Union shipping policy”, *Maritime Policy and Management*, vol. 28, n.º. 2, 2001, págs. 187 – 198.

⁴⁶⁹ No obstante, la Comisión, en sus Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo, Comunicación C(2004) 43, *DOCE* C 13/3 de 17 de enero de 2004, define “abanderamiento o reabanderamiento” como la “inscripción en un registro marítimo”.

⁴⁷⁰ *Vid.* Comunicación de la Comisión, Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo, Comunicación C(2004) 43, *DOCE* C 13/3 de 17 de enero de 2004.

⁴⁷¹ *Vid.* Anexo de la Comunicación de la Comisión, *Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo*, Comunicación C(2004) 43, *DOCE* C 13/3 de 17 de enero de 2004, en su redacción dada por la Comunicación de la Comisión por la que se actualiza el anexo de la Comunicación C(2004) 43 de la Comisión “Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo” (2017/C 120/03), *DOUE* C 120/10, de 13 de abril de 2017.

⁴⁷² *Ibid.*

autonomía con respecto al Estado miembro de que se trate, y los registros internacionales, que están vinculados directamente al Estado miembro que los creó⁴⁷³.

En cuanto a la incidencia del Derecho comunitario en las condiciones de registro de buques, se han dictado varias sentencias relevantes: la sentencia del TJCE de 25 de julio de 1991, en el caso *Factortame*⁴⁷⁴; la sentencia del TJCE de 6 de marzo de 1996, *Comisión c. Francia*⁴⁷⁵; la sentencia de 12 de junio de 1997, *Comisión c. Irlanda*⁴⁷⁶, y la sentencia del TJCE de 14 de octubre de 2004, *Comisión c. Países Bajos*⁴⁷⁷. Además, el Tribunal se ha pronunciado sobre los requisitos de nacionalidad de la tripulación en las sentencias de 4 de abril de 1974, *Comisión c. Francia*⁴⁷⁸, y de 27 de noviembre de 1997, *Comisión c. Grecia*⁴⁷⁹. Dado que todas ellas serán analizadas en la sección segunda del capítulo segundo, basta con extraer la conclusión de que, en Derecho comunitario, el registro es esencial para la determinación de la nacionalidad del buque, al margen de las consideraciones sobre la relación auténtica del buque con otros Estados distintos del Estado de pabellón. Por tanto, la Unión Europea se ha acogido a una interpretación formal de este requisito. Sin embargo, esto no significa que favorezca los cambios frecuentes de pabellón para evitar la aplicación de las normas, especialmente en el ámbito pesquero, como se analizará en el apartado 4.3.2.2.

Además, en diferentes momentos del proceso de integración, se ha propuesto la creación de un registro de buques en el seno de la Unión Europea: el llamado Registro de Buques de la Comunidad Europea o EUROS⁴⁸⁰. El primer texto jurídico en el que se mencionaba la posibilidad de la creación de un registro de buques a nivel comunitario

⁴⁷³ Vid. Comunicación de la Comisión por la que se actualiza el anexo de la Comunicación C(2004) 43 de la Comisión “Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo” (2017/C 120/03), DOUE C 120/10, de 13 de abril de 2017.

⁴⁷⁴ Vid. TJCE, sentencia de 25 de julio de 1991, *The Queen v Secretary of State for Transport, ex p Factortame Ltd and others*, C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320.

⁴⁷⁵ Vid. TJCE, sentencia de 7 de marzo de 1996, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, C-334/94, ECLI:EU:C:1996:90. Finalmente, Francia adaptó su normativa para intentar hacerla compatible con el Derecho comunitario, a través de la Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, JOFR n° 49 du 27 février 1996, p. 3094. Vid. RUIZÉ, D., *op. cit.*, pág. 114. No obstante, la Comisión apremió a Francia en 1996 y 1998 para que acomodase su normativa al Derecho comunitario. Vid. Conclusiones de la Abogada General Sra. Christine Stix-Hackl, presentadas el 22 de febrero de 2001, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, C-4/00, ECLI:EU:C:2001:121.

⁴⁷⁶ Vid. TJCE, sentencia de 12 de junio de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-151/96, ECLI:EU:C:1997:294.

⁴⁷⁷ Vid. TJCE, sentencia de 14 de octubre de 2004, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Reino de los Países Bajos*, C-299/02, ECLI:EU:C:2004:620, párrs. 15, 16, 19 y 21.

⁴⁷⁸ Vid. TJCE, sentencia de 4 de abril de 1974, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, 167/73, ECLI:EU:C:1974:35.

⁴⁷⁹ Vid. TJCE, sentencia de 27 de noviembre de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Helénica*, C-62/96, ECLI:EU:C:1997:565.

⁴⁸⁰ Sobre la aplicación a este proyecto de la teoría general sobre el pabellón de las organizaciones internacionales, *vid.* MAESTRO, A. M., “La creación de un registro comunitario: el fallido registro de buques de la Unión Europea (EUROS)”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 863 – 887.

fue la Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas titulada “El futuro del transporte marítimo comunitario: medidas para mejorar las condiciones de funcionamiento de la flota comunitaria”⁴⁸¹. En ella, se analizaba la situación del transporte marítimo comunitario, poniendo de relieve las desventajas competitivas de la flota y la necesidad de una actuación a nivel regional, basada en la creación de un registro de buques como medio de hacer frente a la crisis, así como en otras medidas complementarias.

De hecho, en el mismo *Diario Oficial* en el que se publicó esta Comunicación, se incluyeron una Recomendación de la Comisión para mejorar la eficacia del control de los buques por el Estado del puerto de la Comunidad⁴⁸², una Propuesta de Reglamento del Consejo sobre una definición común de armador comunitario⁴⁸³, y una Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios en los transportes marítimos dentro de los Estados miembros⁴⁸⁴. Todas ellas constituían medidas complementarias para la mejora de la competitividad de la flota comunitaria, seriamente amenazada en un contexto en el que la tendencia de transferir buques a registros de Estados que ofrecían pabellones de conveniencia⁴⁸⁵ se había incrementado tras las crisis de fletes de las décadas anteriores⁴⁸⁶.

⁴⁸¹ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, de 16 de octubre de 1989.

⁴⁸² COM(89)266 final, *DOCE* C 263/15, de 16 de octubre de 1989, Anexo 2.

⁴⁸³ COM(89)266, *DOCE* C 263/16, de 16 de octubre de 1989, Anexo 3. Según el artículo 3 de esta propuesta, se entendería por armador comunitario “aquella persona física o jurídica que preste un servicio de línea regular o esporádico en el sector del transporte marítimo de pasajeros y mercancías por medio de uno o varios buq[u]es de su propiedad o fletados por medio de un fletamento [a] casco desnudo, por tiempo determinado o por viaje”. Esta categoría incluía, según el artículo 4 de la misma propuesta, a los nacionales de los Estados miembros que tuvieran su domicilio o residencia habitual en un Estado miembro, o que, aun sin tener su domicilio o residencia habitual en un Estado miembro, tuviera sus buques matriculados en un Estado miembro conforme a la legislación del mismo, y las sociedades de transporte marítimo constituidas con arreglo a la legislación de un Estado miembro que tuviera el principal establecimiento y ejerciera el control efectivo en un Estado miembro, y cumpliera una de las siguientes condiciones: que su consejo de administración estuviera compuesto en su mayoría por nacionales de un Estado miembro, o que la mayoría del capital social perteneciera a los nacionales de un Estado miembro que tuvieran su domicilio o residencia habitual en un Estado miembro. También se considerarían armadores comunitarios las sociedades de transporte marítimo establecidas fuera de los Estados miembros, si estuvieran controladas por nacionales de un Estado miembro y sus buques estuvieran matriculados en ese Estado conforme a su legislación.

⁴⁸⁴ COM(89)266, *DOCE* C 263/17, de 16 de octubre de 1989, Anexo 4.

⁴⁸⁵ Los registros abiertos habían pasado de suponer el 21.6 % del tonelaje abanderado en 1970 a representar el 34.1 % del tonelaje abanderado en 1990. *Vid.* CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 1990*, United Nations Publications, Genève, 1990, pág. 9. En aquella época, el porcentaje era similar al del tonelaje abanderado en países con economías de mercado desarrolladas, pero la tendencia al alza del porcentaje de la flota mundial abanderada en registros abiertos continúa actualmente. En el mismo informe, págs. 15 y 16, se indicaba que algunos de los principales propietarios de buques eran nacionales o estaban establecidos en Estados miembros de la Unión Europea, pero los tenían abanderados en registros abiertos.

⁴⁸⁶ *Vid.* SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 30; HARLAFTIS, G., *A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London / New York, 1996, pág. 258; CARLIER, M., *op. cit.*, págs. 4 y 5; MONTEBELLO, C., *op. cit.*, pág. 150; EKBERG, E., LANGE, E., y MEROK, E., “Building the Networks of

En este contexto, los Estados miembros habían observado cómo la mayoría de sus políticas de incentivos al transporte marítimo nacional no había dado los frutos esperados, ya que, entre 1980 y 1988, el tonelaje de los Estados miembros se había reducido casi a la mitad⁴⁸⁷. Como se ha mencionado, algunos de ellos habían creado segundos registros de buques para retener o volver a atraer a los buques hacia su pabellón nacional, o estaban estudiando proyectos para crearlos⁴⁸⁸. Estos registros coexistían con sus registros de buques originales y ofrecían ventajas de carácter fiscal y laboral con respecto a las condiciones de aquéllos, reduciendo los costes de explotación del buque sin comprometer la seguridad del buque y de la navegación, y manteniendo en todo caso la relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón. En 1989, los segundos registros de buques existentes eran el Registro de la Isla de Man⁴⁸⁹ y otros registros del Grupo del Pabellón Rojo o *Red Ensign Group*, que atribuyen a los buques registrados en ellos el derecho a enarbolar el pabellón del Reino Unido⁴⁹⁰; el NIS⁴⁹¹ y el Registro de las Tierras Australes y Antárticas Francesas (TAAF)⁴⁹², creados en 1987; el DIS⁴⁹³, creado en 1988; el MAR⁴⁹⁴ y el GIS/ISR⁴⁹⁵, creados en 1989, y el Registro de las Antillas Holandesas⁴⁹⁶. También existía un proyecto de creación de un segundo registro de Bélgica en Luxemburgo⁴⁹⁷ y en Canarias⁴⁹⁸. Todo ello creaba un panorama

Trade: Perspectives on Twentieth-Century Maritime History”, en HARLAFTIS, G., TENOLD, S., y VALDALISO, J. M. (Eds.), *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave MacMillan, Chippenham, 2012, pág. 90, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 29.

⁴⁸⁷ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, págs. 1 y 5.

⁴⁸⁸ Sobre la cuestión de la creación de los segundos registros, *vid.*, entre otros, BEURIER, J. P., « Les pavillons d'outre-mer : havres ou écueils ? », *cit.*, págs. 683 – 692; MÜLLER, W., “Völkerrechtliche Probleme einer Europäischen Flagge zur See”, *Swiss Review of International & European Law*, vol. 3, n.º. 1, 1993, pág. 325; SAN JOSÉ, J., “Segundos registros de buques”, en EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, San Sebastián, 1997, págs. 57 – 93; DRAPIER, S., *op. cit.*, págs. 189 – 200; CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1988”, *cit.*, págs. 319 – 340, y MAESTRO, A. M., “Las autoridades nacionales frente a los pabellones de conveniencia: la creación de nuevos registros”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 395 – 411.

⁴⁸⁹ *Merchant Shipping (Registration) Act 1984* (derogada) y *Merchant Shipping (Registration) Act 1991*.

⁴⁹⁰ Artículos 2 y 3 de la *Merchant Shipping Act 1988*, actualmente derogada y sustituida por la *Merchant Shipping Act 1995*.

⁴⁹¹ *Lov om norsk internasjonalt skipsregister* [NIS-loven], LOV-1987-06-12-48.

⁴⁹² *Décret n°87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises*, ya derogado.

⁴⁹³ *Lov om Dansk Internationalt Skipsregister*, Lov nr. 408 af 1. juli 1988 blev offentliggjort i *Lovtidende* den 22. juli 1988.

⁴⁹⁴ Decreto-Lei n.º 96/9, de 28 de Março, *Diário da República – I série*, n.º. 72, de 28 de Março de 1989, pp. 1315 – 1317.

⁴⁹⁵ *Gesetz zur Einführung eines zusätzlichen Schiffregisters für Seeschiffe unter der Bundesflagge im internationalen Verkehr* (Ley por la que se establece un registro complementario para buques que naveguen bajo pabellón alemán en el tráfico internacional), de 23 de marzo de 1989 (*BGBl. I*, p. 550).

⁴⁹⁶ *Besluit van 5 april 1993, houdende regelen met betrekking tot de nationaliteit van zeeschepen*.

⁴⁹⁷ *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois*.

de gran competitividad por la disparidad en las condiciones de explotación de los buques, que podía perjudicar gravemente a los navieros comunitarios y, especialmente, a aquéllos que continuaban navegando con su pabellón nacional.

Este contexto resulta fundamental para comprender la iniciativa de las entonces Comunidades Europeas, que estaba muy alejada de los precedentes de la utilización del pabellón de las organizaciones internacionales, ya reseñados, y resultaba mucho más cercana a los cambios que se estaban produciendo en las legislaciones de los Estados miembros. Volviendo al análisis de la Comunicación sobre el futuro del transporte marítimo comunitario, cabe apreciar que la flota comunitaria se determina con respecto a un criterio registral, es decir, está compuesta por los buques inscritos en los registros de buques de los Estados miembros, y que se menciona expresamente la tendencia al uso de registros paralelos⁴⁹⁹. El objetivo de la creación de un registro comunitario era atenuar la disparidad de condiciones y costes de funcionamiento entre el conjunto de la flota comunitaria y la flota de terceros Estados, fomentando el registro de buques en los registros de los Estados miembros y la contratación del mayor porcentaje posible de marinos comunitarios⁵⁰⁰. Esta medida se complementaría con la implantación de otras medidas para reforzar la posición competitiva de la flota comunitaria y para facilitar la transferencia de buques entre los Estados miembros⁵⁰¹. En cuanto a la estructura del registro, se trataría de un registro paralelo a los registros nacionales existentes que permitiría que los buques navegasen con pabellón comunitario además del nacional⁵⁰². Aunque se consideraba atractiva la idea de crear un único registro comunitario que sustituyera a los registros nacionales para evitar la disparidad en las condiciones de funcionamiento de los buques, no se creyó factible en ese momento, debido al estado del propio Derecho internacional público. Por tanto, los buques continuarían inscritos en el registro de su Estado de pabellón y bajo el control y la jurisdicción de ese Estado, pero también podrían inscribirse en el registro comunitario y contribuir al mantenimiento de la flota comunitaria y de los trabajadores del mar comunitarios, si los Estados de pabellón pusieran en vigor normas sociales y de seguridad adecuadas a bordo de los buques. De este modo, el pabellón comunitario indicaría que el buque que lo enarbolase tenía un alto nivel de calidad, fiabilidad y seguridad; recordaría la presencia de la Comunidad en el comercio mundial, y representaría que esta constituye

⁴⁹⁸ Finalmente adoptado a través de la Disposición Adicional 15.ª de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, *BOE* núm. 283, de 25 de noviembre de 1992, pp. 39953 – 39984, sustituida por la Disposición Adicional 16.ª del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, *BOE* núm. 253, de 20 de octubre de 2011, págs. 109456 – 109710.

⁴⁹⁹ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, págs. 1 y 7.

⁵⁰⁰ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 2.

⁵⁰¹ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 2.

⁵⁰² COM(89)266, *DOCE* C 263/11, págs. 2 y 14.

una única entidad comercial⁵⁰³, con la finalidad de eliminar la necesidad de crear o mantener segundos registros⁵⁰⁴.

Según la propuesta de Reglamento del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario, el registro se denominaría “EUROS”. Por lo que se refiere a la cobertura subjetiva del registro comunitario, según un criterio lógico, se preveía que todos los buques mercantes matriculados en los registros de los Estados miembros pudiesen incluirse en el registro comunitario⁵⁰⁵. Además, se proponía que se pudieran incluir los buques adquiridos por armadores comunitarios, sobre la base de un flete de traspaso y la autorización para navegar bajo el pabellón de un Estado miembro⁵⁰⁶. A salvo de ulteriores precisiones sobre este régimen de traspaso, similar a la autorización para enarbolar el pabellón de un Estado distinto del Estado de pabellón original como consecuencia del fletamento de buques a casco desnudo (*bareboat charter*), se podría destacar que se trata de una forma de poner de relieve la importancia y el carácter práctico de la relación auténtica, que ha sido tan difícil de implementar jurídicamente en el ámbito del Derecho internacional público e, incluso, ha sido poco tomado en consideración en el Derecho comunitario por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que ha priorizado el criterio formal del registro sobre el de la relación auténtica⁵⁰⁷, al igual que el Tribunal Internacional de Derecho del Mar⁵⁰⁸. Además, habría constituido un precedente interesante en el ámbito de la regulación internacional del pabellón en los fletamentos a casco desnudo, que sigue siendo muy escasa⁵⁰⁹.

Por lo que respecta a las condiciones que los buques deberían satisfacer para poder inscribirse en el registro comunitario, la condición indispensable sería el mantenimiento del registro en un Estado miembro y la posesión de los certificados exigidos por el Estado miembro correspondiente⁵¹⁰. Los buques debían tener un mínimo de 500 TRB y ser (o poder ser) utilizados en el comercio nacional o internacional para el transporte de carga o de pasajeros o para otro fin comercial, y se prohibía la

⁵⁰³ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 16.

⁵⁰⁴ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 17.

⁵⁰⁵ Artículos 1 y 2 de la propuesta de Reglamento del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario.

⁵⁰⁶ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 15, y art. 5 de la propuesta de Reglamento.

⁵⁰⁷ *Vid.* Sentencia de 24 de noviembre de 1992, *Anklagemindigheden/Poulsen y Diva Navigation*, C-286/90, ECLI:EU:C:1992:453, y sentencia de 2 de diciembre de 1992, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-280/89, ECLI:EU:C:1992:481, párrs. 23 y 24.

⁵⁰⁸ *Vid.* *M/V Saiga* (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports 1999*, p. 10, párr. 83, y *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párrs. 110 – 113.

⁵⁰⁹ Sobre este punto, *vid.* MORENO, C., “Bareboat Charter Registration in the light of International Instruments”, *Revue Juridique NEPTUNUS / NEPTUNUS Law Review*, vol. 1, n.º 4, 1996, págs. 1 – 5; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 35, y PIJACA, M., y MANDIĆ, N., “Bareboat Charter Registry”, *Transactions on Maritime Science*, vol. 5, n.º 1, 2016, págs. 48 – 52.

⁵¹⁰ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 17, y arts. 4 y 6 de la propuesta de Reglamento.

matriculación de buques de más de 20 años de antigüedad⁵¹¹. Además, se exigía que los oficiales y la mitad de la tripulación fueran nacionales de un Estado miembro, sin contar con el personal en formación⁵¹². Esta exigencia estaba dirigida a garantizar el empleo de los marineros comunitarios en funciones especializadas. En caso de disparidad entre los mínimos exigidos por el registro comunitario y el registro nacional, si los de este último fueran superiores, se impondrían sobre los del registro comunitario, pero, si un Estado miembro exigiese un número inferior de marineros nacionales de un Estado miembro, los buques de ese Estado solo podrían acceder al registro comunitario si cumplieran los requisitos mínimos del registro comunitario⁵¹³. Además, en todo caso, se aplicaría la prohibición de la discriminación por razón de nacionalidad y de los obstáculos a la libre circulación de trabajadores. No obstante, no se prohibía la contratación de marineros nacionales de terceros Estados según las tarifas acordadas con las organizaciones que los representasen, siempre que se respetasen las disposiciones de la OIT en materia de trabajo y seguridad social en el mar⁵¹⁴. Los salarios y las condiciones de trabajo debían ser conformes a la Recomendación n.º. 109 de la OIT sobre salarios, jornada de trabajo y dotación (marítima) de 1958, sin perjuicio de las disposiciones de los convenios colectivos celebrados con sindicatos u organizaciones afines del país de residencia de los marineros que no fueran nacionales de los Estados miembro, siempre que se hubieran realizado de conformidad con el Convenio n.º. 87 de la OIT, relativo a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicación⁵¹⁵. Por lo que respecta a la seguridad social de los marineros que prestasen sus servicios a bordo de un buque matriculado en el registro comunitario sería competencia del país en cuyo territorio residiera el marinero, no del Estado de pabellón, a salvo de lo que dispusiera la legislación del Estado de residencia⁵¹⁶.

Las personas autorizadas para matricular un buque en el registro comunitario serían, en primer lugar, los nacionales de los Estados miembros establecidos en un Estado miembro que realizaran actividades de transporte marítimo; en segundo lugar, las compañías de transporte marítimo constituidas con arreglo a la legislación de un Estado miembro, que tuvieran su principal establecimiento y ejerciesen el control efectivo en la Unión Europea, siempre que la mayor parte de su capital perteneciese a nacionales de los Estados miembros, o que la mayor parte de su consejo de administración estuviera compuesta por nacionales de Estados miembros que tuvieran su domicilio o residencia habitual en la Unión Europea, y, por último, los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Unión Europea o las compañías de transporte establecidas fuera de la Unión Europea pero controladas por nacionales de un Estado miembro, si los buques de propiedad o con los que operasen estuvieran

⁵¹¹ Art. 4 de la propuesta de Reglamento.

⁵¹² Art. 7 de la propuesta de Reglamento.

⁵¹³ COM(89)266, *DOCE* C 263/11, pág. 17.

⁵¹⁴ *Ibid.*, pág. 16.

⁵¹⁵ Arts. 8 y 9 de la propuesta de Reglamento.

⁵¹⁶ Art. 10 de la propuesta de Reglamento.

matriculados en un Estado miembro⁵¹⁷. También se permitía que los armadores comunitarios matriculasen los buques explotados sobre la base de un fletamento a casco desnudo en otro Estado miembro⁵¹⁸. Como se puede observar, estos requisitos de nacionalidad y vinculación con los Estados miembros pretendían asegurar la existencia de una relación auténtica en los buques que accediesen al registro comunitario. Estos requisitos debían cumplirse en el momento de la inscripción y durante todo el período en el que estuviera matriculado en el registro comunitario⁵¹⁹.

La consecuencia inmediata de la matriculación en el registro comunitario sería el derecho y el deber de enarbolar el pabellón comunitario junto con el pabellón nacional del buque⁵²⁰. En cuanto a las facilidades que supondría la adopción del registro comunitario, se proponían la supresión de las restricciones a la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros, incluyendo la navegación de cabotaje⁵²¹, el reconocimiento del equipamiento técnico del buque y de las cualificaciones de los marineros comunitarios, así como la eliminación de los obstáculos a la transferencia de buques entre los registros de los Estados miembros y a la libre circulación de marineros entre buques del registro comunitario⁵²². Además, se preveía reducir las diferencias en las condiciones de competencia entre los Estados miembros, analizando las distintas ventajas financieras y fiscales que éstos pudieran considerar, y cualquier buque matriculado en el registro comunitario podría ser transferido al registro de otro Estado miembro sin obstáculos técnicos, siempre y cuando estuviera provisto de certificados y de clasificación válidos y cumpliera los requisitos básicos que estableciera el Consejo⁵²³.

Otra de las funciones del pabellón comunitario estaba relacionada con el transporte de la ayuda alimentaria comunitaria, para evitar que se utilizaran buques que navegasen bajo el pabellón de países “políticamente condenables desde el punto de vista del contribuyente comunitario”⁵²⁴. El Reglamento 2200/87 de la Comisión sobre la movilización de la ayuda alimentaria ya había planteado la posibilidad de prohibir el transporte de la ayuda alimentaria por parte de armadores de terceros países cuya práctica perjudicara a los armadores comunitarios o que se beneficiaran de

⁵¹⁷ Art. 3 de la propuesta de Reglamento.

⁵¹⁸ Art. 5 de la propuesta de Reglamento.

⁵¹⁹ Art. 4 de la propuesta de Reglamento.

⁵²⁰ Art. 14 de la propuesta de Reglamento.

⁵²¹ COM(89)266, *DOCE C 263/11*, Anexo 14.

⁵²² COM(89)266, *DOCE C 263/11*, págs. 16 y 19, y artículo 13 de la propuesta de Reglamento. Nótese que el puerto de matriculación sería el que constase en el registro nacional del buque, según el artículo 15 de la propuesta de Reglamento.

⁵²³ Art. 12 de la propuesta de Reglamento.

⁵²⁴ COM(89)266, *DOCE C 263/11*, p. 25.

procedimientos que reservaran la carga a sus armadores⁵²⁵, y, dado que la ayuda alimentaria tiene carácter comunitario, resultaba coherente con que se transportase en buques con pabellón comunitario, en buques con pabellón de los Estados miembros que cumpliesen los requisitos de matriculación en el registro comunitario, o buques previamente autorizados por la Comisión en función de criterios objetivos técnicos y sociales.

El 31 de julio de 1989, la propuesta de Reglamento fue remitida al Consejo para su consideración, por lo que, siguiendo el procedimiento normativo comunitario, es posible conocer la posición de las instituciones y órganos consultivos sobre la creación de un registro comunitario y recopilar las modificaciones que se sugirieron al texto original. La primera toma de posición sobre la propuesta de creación de un registro comunitario de buques se produjo en el seno del Comité Económico y Social, que elaboró un dictamen conjunto sobre las propuestas para la mejora de la posición de la flota comunitaria a petición del Consejo⁵²⁶. Dicho Dictamen fue aprobado en su 271.ª sesión plenaria, de 16 de noviembre de 1989 por 43 votos a favor, 7 en contra y 3 abstenciones. En él, el Comité Económico y Social consideraba como esencial la viabilidad de la flota comunitaria para la economía regional, expresó sus dudas sobre la compatibilidad de los segundos registros con el Derecho comunitario y consideró necesaria la actuación comunitaria en el ámbito del transporte marítimo⁵²⁷. Sin embargo, concluyó que el paquete de medidas propuesto no podría tener un impacto suficiente como para alcanzar los objetivos establecidos e incluso podría resultar contraproducente, debido a la desventaja de las condiciones de funcionamiento de los buques bajo pabellones comunitarios⁵²⁸. El Comité Económico y Social acogió favorablemente la creación de un registro comunitario de buques, aunque comentó que el registro debía suponer ventajas positivas para los navieros registrados para poder atraer el tonelaje perdido por el conjunto de la flota comunitaria en los años anteriores, incluyendo medidas de carácter fiscal y salarial; manifestó su preocupación por las condiciones de los artículos 7 a 11 de la propuesta de Reglamento, especialmente por las posibles diferencias entre las condiciones de trabajo de los trabajadores comunitarios y extracomunitarios y avanzó la insuficiencia de los incentivos económicos del registro para los armadores comunitarios, especialmente en los casos en los que las

⁵²⁵ Art. 14.2 del Reglamento (CEE) n.º. 2200/87 de la Comisión, de 8 de julio de 1987, por el que se establecen las modalidades generales de movilización en la Comunidad de productos que deben suministrarse en concepto de ayuda alimentaria comunitaria, *DOCE* L 204/1, de 25 de julio de 1987.

⁵²⁶ Dictamen sobre la propuesta de Reglamento del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario, la propuesta de Reglamento del Consejo sobre una definición común de armador comunitario, y la propuesta de Reglamento del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios en los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (Medidas positivas de apoyo a la flota comunitaria) (90/C 56/18), *DOCE* C 56/70, de 7 de marzo de 1990.

⁵²⁷ *Ibid.*, pág. 72.

⁵²⁸ *Ibid.*, págs. 73 y 74, donde se indica que “[...] esta desventaja competitiva solamente podrá ser enmendada si el paquete de propuestas de la Comisión incorpora propuestas firmes y concretas que aligeren las cargas impuestas por los Estados miembros a las compañías navieras en el ámbito de los costes salariales y la fiscalidad de las empresas”.

disposiciones comunitarias fueran más severas que las de los Estados miembros⁵²⁹. Por último, solicitó un mayor desarrollo de la propuesta y unos beneficios reales e inmediatos, así como una propuesta sobre la relación entre el registro comunitario y los registros de los Estados miembros⁵³⁰.

El Parlamento adoptó la propuesta en su sesión plenaria de 26 de octubre de 1990, con varias modificaciones⁵³¹. Particularmente, proponía que se detallara el procedimiento de matriculación de los buques en el registro comunitario, así como su gestión, y restringir la matriculación de buques en régimen de fletamento a casco desnudo a aquellos cuyo contrato tuviera una duración mínima de doce meses. Además, introdujo nuevas disposiciones destinadas a que se flexibilizaran los requisitos de nacionalidad para los buques utilizados en el transporte de mercancías y que se incrementasen para los buques de transporte de pasajeros. Además, sugería introducir requisitos de composición de la tripulación más estrictos y ventajas para los buques matriculados en el registro comunitario en el ámbito fiscal y financiero, como la introducción de un impuesto variable en función del tonelaje, similar al sistema griego; la introducción de una exención del impuesto sobre la renta para los trabajadores del mar enrolados en buques matriculados en el registro comunitario, y la creación de ayudas comunitarias para la modernización de la flota y formación y repatriación de trabajadores del mar para los buques matriculados en el registro comunitario, entre otras medidas que debían concretar los Estados miembros.

La propuesta inicial fue modificada por la propia Comisión a través de la Comunicación por la que se modifica la propuesta de Reglamento del Consejo (CEE) por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario, presentada el 22 de febrero de 1991⁵³². En ella, se aceptaron varias de las enmiendas introducidas por el Parlamento Europeo, especialmente las relativas a la necesidad de concreción de las condiciones de expedición de certificados de dotación mínima a los buques matriculados en el registro comunitario, a la fijación de requisitos más estrictos de nacionalidad para los buques de pasajeros y transbordadores, y al control de la disponibilidad de marineros nacionales de los Estados miembros. Sin embargo, la Comisión no incorporó inmediatamente las enmiendas relativas a la introducción de un sistema impositivo uniforme basado en el tonelaje o a la exención del impuesto sobre la renta a los marineros comunitarios que trabajasen a bordo de los buques matriculados en el registro comunitario, ya que tenía dudas sobre su aceptabilidad y su impacto en los sistemas fiscales de los Estados

⁵²⁹ *Ibid.*, págs. 75 y 76.

⁵³⁰ *Ibid.*, pág. 76.

⁵³¹ La correspondiente votación sobre las enmiendas se puede consultar en el Acta de la sesión del viernes, 26 de octubre de 1990 (90/C 295/05), *DOCE C* 295, de 26 de noviembre de 1990, págs. 643, 644 y 697 – 700; el texto de las enmiendas, en las págs. 659 – 679, y la resolución que contiene el dictamen del Parlamento Europeo sobre la propuesta de la Comisión, por la que se aprueba esta propuesta, en las págs. 679 – 681.

⁵³² COM(91) 54 final, *DOCE C* 73/27 de 19 de marzo de 1991.

miembros. Finalmente, rechazó algunas enmiendas que excedían el ámbito de la propuesta o los procedimientos presupuestarios normales, como la enmienda sobre las ayudas comunitarias a los buques matriculados en el registro comunitario, o que podrían causar dilaciones indebidas.

Una de las modificaciones se realizó en el artículo 3, relativo a las personas autorizadas para matricular un buque en el registro comunitario. En primer lugar, se añadía claramente el requisito de que las personas fueran propietarias del buque matriculado en el registro de un Estado miembro, lo cual parecía excluir la posibilidad de registrar buques en determinados tipos de arrendamientos a casco desnudo, ya que también se había eliminado la mención a este contrato en el artículo 4, sobre los requisitos que debían cumplir los buques que se matricularan en el registro comunitario de buques, en su inciso b). No obstante, de conformidad con el artículo 9 de la propuesta modificada de Reglamento, esta posibilidad no se excluyó, aunque sí se endurecieron las condiciones exigidas para su admisión en el registro comunitario. Además, se eliminaron el requisito de que las personas físicas o jurídicas tuvieran que realizar actividades de transporte marítimo y la distinción relativa al lugar de establecimiento de los nacionales de los Estados miembros, y se exigió que las sociedades, independientemente de que se hubieran constituido conforme a la legislación de un Estado miembro o tercero, tuvieran una participación de nacionales de un Estado miembro superior al 50 % o que los nacionales de un Estado miembro tuvieran al menos el 50 % del capital total de las mismas.

En cuanto a los requisitos que debían cumplir los buques, además de la supresión de la posibilidad de inscribir buques explotados en régimen de arrendamiento a casco desnudo, se permitía la inscripción de buques con más de 20 años de antigüedad si hubieran sido completamente renovados y un Estado miembro hubiera certificado que cumplía con la normativa del Convenio SOLAS de 1974 sobre buques de nueva construcción. Además, se añadieron cuatro artículos sobre el procedimiento de matriculación en el registro comunitario de buques, que se iniciaría con una solicitud del armador comunitario a la Comisión, presentada directamente o a través de las autoridades nacionales competentes⁵³³. La matriculación se consideraría efectiva en el momento en que se practicase el asiento correspondiente al buque, con mención de sus datos, incluyendo los cambios de propiedad o de pabellón nacional⁵³⁴. Se definió la comunicación de información entre el registro comunitario y los registros nacionales⁵³⁵ y el tipo de documentación que debían llevar a bordo los buques matriculados en el

⁵³³ Art. 5.1 de la propuesta modificada de Reglamento. De acuerdo con este artículo, la solicitud debía ir acompañada del certificado de propiedad del buque, de una copia compulsada del mismo, del certificado de arqueo del buque y de la declaración de conformidad de los acreedores hipotecarios del buque, si los hubiera, así como de cualquier documento exigido por la Comisión.

⁵³⁴ Art. 5.2 y 3 de la propuesta modificada de Reglamento.

⁵³⁵ Según el art. 6 de la propuesta modificada de Reglamento, la Comisión debía notificar el registro y la cancelación del registro de un buque a su registro nacional, y el registro nacional debía informar a la Comisión de la cancelación del registro del buque en el ámbito nacional.

registro comunitario⁵³⁶. Por último, se preveía la cancelación del registro de un buque tanto a petición del armador comunitario como de oficio por la Comisión, cuando el buque dejara de cumplir las condiciones de la propuesta de Reglamento, aunque se indicaba expresamente que la cancelación de un buque en su registro nacional y su inmediata inscripción en el registro de otro Estado miembro no afectaría a su matriculación en el registro comunitario⁵³⁷.

Por lo que respecta a los requisitos de dotación y tripulación de los buques, simplemente se sentaron las bases para una futura regulación más pormenorizada emanada de la Comisión y se ofreció la posibilidad de navegar con menos marineros comunitarios de los exigidos en caso de que no hubiera disponibilidad de los mismos⁵³⁸. Además, se introdujeron requisitos más estrictos en cuanto a la nacionalidad de los oficiales y la tripulación de los buques de pasajeros o transbordadores que cubrieran líneas regulares de pasajeros, o de pasajeros y vehículos, entre puertos del mismo Estado miembro o entre puertos mediterráneos o del Mar del Norte y del Báltico o puertos europeos del Atlántico, o que realizaran cruceros con embarque y desembarque en cualquiera de esos puertos⁵³⁹. También se incluyeron algunas aclaraciones sobre las condiciones de trabajo a bordo de los buques matriculados en el registro comunitario, como la necesidad de respetar la normativa del Estado de pabellón y la prohibición de incluir cláusulas que supusieran una discriminación por razón de sexo en los convenios colectivos⁵⁴⁰. Sin embargo, la propuesta modificada no presentaba ninguna novedad en cuanto a los efectos o ventajas derivadas de la inscripción del buque en el registro comunitario.

En diciembre de 1991, la Comisión presentó una nueva modificación de la propuesta de Reglamento⁵⁴¹. En ella, se indicaba que, aunque el impuesto por tonelaje sería un buen incentivo para el sector del transporte marítimo, presentaba algunas complicaciones en la práctica, ya que podría entrar en conflicto con algunos tratados para evitar la doble imposición y ofrecía oportunidades para la evasión fiscal a las sociedades mixtas y en las sociedades propietarias de buques registrados en el registro comunitario y no registrados en el registro comunitario. También se puso en duda la ventaja que supondría la inclusión de una exención del impuesto sobre la renta para los trabajadores del mar a bordo de los buques matriculados en el registro comunitario⁵⁴². La fórmula que se incluyó finalmente en la propuesta era el reembolso del impuesto

⁵³⁶ *Vid.* art. 7 de la propuesta modificada de Reglamento.

⁵³⁷ *Vid.* arts. 8 de la propuesta modificada de Reglamento.

⁵³⁸ *Vid.* arts. 11 y 13 de la propuesta modificada de Reglamento.

⁵³⁹ *Vid.* art. 12 de la propuesta modificada de Reglamento.

⁵⁴⁰ *Vid.* arts. 14 y 15 de la propuesta modificada de Reglamento.

⁵⁴¹ Comunicación de la Comisión al Consejo – Propuesta modificada de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario, COM(91) 483 final, de 12 de diciembre de 1991, *DOCE* C 19/10, de 25 de enero de 1992.

⁵⁴² *Ibid.*, pág. 7.

sobre la renta de los trabajadores del mar, que no tendría como resultado una reducción de la recaudación, teniendo en cuenta el incremento esperado en la flota de los Estados miembros y la tendencia decreciente que se pretendía evitar con esta medida⁵⁴³. Además, se reiteró la necesidad de coordinar las políticas divergentes de los Estados miembros en materia fiscal, de conformidad con los antiguos artículos 84.2 y 92.3.d) del Tratado de la Comunidad Económica Europea (TCEE)⁵⁴⁴, y de que se garantizara que los buques de los Estados miembros pudieran acceder en igualdad de condiciones a los registros de todos los Estados miembros, en consonancia con la sentencia del caso *Factortame*⁵⁴⁵. En esta nueva reforma de la propuesta, la principal modificación fue la introducción de otro artículo 18, relativo al reembolso de las retenciones del impuesto sobre la renta de los trabajadores del mar con residencia fiscal en un Estado miembro a sus empleadores por parte de las autoridades nacionales. El plazo que se establecía era de tres meses desde que se hubieran pagado los salarios correspondientes. Además, se establecía una excepción para los buques matriculados en el registro comunitario destinados a servicios regulares de cabotaje, cuando éstos se encontrasen limitados a los buques inscritos en el registro de un Estado miembro.

El 16 de septiembre de 1993, el Parlamento Europeo emitió otra resolución sobre la propuesta de reglamento, después de su modificación por la COM(91)483⁵⁴⁶. En ella, pedía a la Comisión que mantuviese su propuesta de reglamento sobre la creación de un registro comunitario de buques y al Consejo que adoptara la propuesta, sin proponer modificaciones. Además, en otra resolución indicaba que las medidas propuestas no eran suficientes, por lo que el Consejo debía diseñar un plan de ayudas, incluyendo las de carácter fiscal, para relanzar el sector del transporte marítimo comunitario, así como una política portuaria para favorecer el desarrollo del transporte marítimo y la intermodalidad⁵⁴⁷.

Ante la falta de respuesta del Consejo, la única modificación que adoptó la Comisión sobre el texto fue el cambio de base jurídica de la propuesta como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de la Unión Europea, que tenía carácter

⁵⁴³ *Ibid.*, pág. 8.

⁵⁴⁴ El art. 84.2 del TCEE establece que el Consejo podrá decidir por unanimidad, en qué medida y por qué procedimiento, se podrán adoptar disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea. El art. 92.3.d) del mismo tratado establece que se podrán considerar compatibles con el mercado común otras categorías de ayudas determinadas por decisión del Consejo por mayoría cualificada a propuesta de la Comisión.

⁵⁴⁵ Sentencia del TJCE de 25 de julio de 1999, *The Queen c. Secretary of State for Transport, ex parte Factortame Ltd y otros*, C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320.

⁵⁴⁶ Resolución sobre la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario (EUROS) COM(89)0266 – C3-0126/90 y COM(91)0483, Acta de la sesión del jueves, 16 de septiembre de 1993 (93/C 268/04), *DOCE* C 268, de 4 de octubre de 1993, pág. 171.

⁵⁴⁷ Resolución sobre las medidas positivas en favor del transporte marítimo en la Comunidad (B3-1237, 1261 y 1282/93), Acta de la sesión del jueves, 16 de septiembre de 1993 (93/C 268/04), *DOCE* C 268, de 4 de octubre de 1993, págs. 169 y 170.

puramente procedimental⁵⁴⁸. Implicaba la adopción del procedimiento de cooperación del artículo 189 del Tratado, pero no supuso un impulso para el proyecto de creación de un registro comunitario de buques ni introdujo cambios materiales en la propuesta.

Finalmente, en una nueva Comunicación dirigida a analizar los problemas de competitividad de la flota comunitaria, la Comisión anunció su intención de retirar la propuesta de creación del registro comunitario de buques, debido al escaso apoyo que había recibido en el Consejo⁵⁴⁹. A pesar de ello, se consideraba la posibilidad de establecer unas condiciones de registro comunes a todos los Estados miembros, con el fin de fomentar la competitividad de la flota comunitaria, pero abandonando la posibilidad de crear un registro comunitario⁵⁵⁰. La propuesta de creación del registro comunitario de buques se retiró finalmente el 21 de noviembre de 1996⁵⁵¹, aduciendo que se trataba de una propuesta sobre la que el Consejo no se había pronunciado y que ya no tenía carácter de actualidad.

No obstante, la propuesta de creación de un registro comunitario de buques había despertado interés dentro de las instituciones comunitarias. Dentro del Tribunal de Justicia, sus disposiciones sirvieron al abogado general Darmon para argumentar sobre la existencia o no de una ayuda de Estado en el caso *Sloman Neptun*⁵⁵². Aunque el razonamiento del abogado general no fue incorporado en la sentencia⁵⁵³, para el abogado general resultó útil para considerar que la exención del impuesto sobre la renta para los miembros de la tripulación de los buques matriculados en el registro internacional alemán procedentes de países extracomunitarios no era una ayuda de Estado incompatible con el mercado común en el sentido del artículo 92 del TCEE⁵⁵⁴, ya que, en opinión del abogado general, el reembolso del impuesto sobre la renta de los marineros que formasen parte de la tripulación de un buque matriculado en el registro

⁵⁴⁸ Relación de las propuestas pendientes en el Consejo el 31 de octubre de 1993 para las que la entrada en vigor del Tratado de la Unión Europea supone un cambio de fundamento jurídico o de procedimiento, COM(93) 570 final, de 10 de noviembre de 1993, pág. 47.

⁵⁴⁹ Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions 'Towards a New Maritime Strategy', COM(96) 81 final, 13 March 1996, págs. 4 y 9. Vid. READY, N. P., *Ship Registration*, 3.ª. ed., Lloyds of London Press, London, 1998, págs. 30 – 32, y GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 107.

⁵⁵⁰ *Ibid.*, pág. 16.

⁵⁵¹ Retirada de determinados propuestas y proyectos de la Comisión (97/C 2/02), DOCE C 2, de 4 de enero de 1997, pág. 5.

⁵⁵² Conclusiones del Abogado General Darmon presentadas el 17 de marzo de 1992 en el caso *Sloman Neptun Schiffahrts AG c. Seebetriebsrat Bodo Ziesemer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91.

⁵⁵³ Sentencia del TJCE de 17 de marzo de 1993, *Sloman Neptun Schiffahrts AG c. Seebetriebsrat Bodo Ziesemer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97.

⁵⁵⁴ Actual art. 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

comunitario con domicilio fiscal en un Estado miembro a los empleadores constituía indiscutiblemente una ayuda de Estado⁵⁵⁵.

Además, en el seno del Parlamento Europeo, la Comisión debió responder a varias preguntas escritas sobre la cuestión del registro comunitario de buques. La primera de ellas se planteó en 1991, en relación con ámbito de aplicación de la propuesta de reglamento, y, en su respuesta, la Comisión aclaró que no resultaba de aplicación a las embarcaciones de recreo⁵⁵⁶. En segundo lugar, con ocasión de una pregunta sobre el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, en 1992, la Comisión declaró, después de haber reformado por segunda vez su propuesta, que seguía convencida de que la creación de un registro comunitario de buques constituía la forma “más práctica y acertada de contribuir a la creación de unas reglas de juego de elevado nivel respecto a los competidores extranjeros y entre armadores comunitarios, que tenga como resultado la expansión de la flota comunitaria, cuya tripulación esté compuesta en la medida de lo posible, por marineros comunitarios”⁵⁵⁷. Meses antes de retirar la propuesta de creación del registro comunitario de buques, la Comisión debió responder a dos preguntas relacionadas con esta cuestión: en un caso, se le preguntó directamente cuándo existiría una flota con bandera de la Unión⁵⁵⁸, y, en otro caso, sobre la posibilidad de que los buques enarbolaran la bandera europea a través de una recomendación de la Comisión, como se había hecho en el caso del transporte aéreo⁵⁵⁹. En cuanto a la primera pregunta, la Comisión informó de que la propuesta sobre el registro comunitario se había modificado en dos ocasiones y de que se habían celebrado reuniones de alto nivel con funcionarios de los Estados miembros para desarrollar y debatir planteamientos más flexibles, pero no se había conseguido llegar a un compromiso entre los Estados miembros sobre los requisitos de nacionalidad de las tripulaciones a bordo de los buques matriculados en el registro comunitario ni sobre las ayudas de Estado para sus propietarios. Además, se habían celebrado reuniones con los sindicatos de los trabajadores del mar para determinar las áreas en las que se podía avanzar, especialmente en lo que se refiere a las condiciones de trabajo, y se estaban estudiando las orientaciones sobre ayudas estatales para el sector naval para que la iniciativa pudiera prosperar. Por lo que respecta a la segunda pregunta, la Comisión

⁵⁵⁵ Conclusiones del Abogado General Darmon presentadas el 17 de marzo de 1992 en el caso *Sloman Neptun Schiffahrts AG c. Seebetriebsrat Bodo Ziesemer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91, párr. 83.

⁵⁵⁶ Pregunta escrita n.º. 1519/91 del Sr. Stephen Hughes (S) a la Comisión de las Comunidades Europeas (23 de julio de 1991) (92/C 141/04). Enarbolado de la bandera europea en pequeñas embarcaciones de recreo, *DOCE* C 141, de 3 de junio de 1992, pág. 2.

⁵⁵⁷ Pregunta escrita n.º. 841/92 del Sr. Alonso Puerta (GUE) a la Comisión de las Comunidades Europeas (14 de abril de 1992) (92/c 345/16). Proyecto de ley de Régimen Fiscal para las islas Canarias del Ministerio de Economía y Hacienda, *DOCE* C 345, de 30 de diciembre de 1992, pág. 9.

⁵⁵⁸ Pregunta escrita n.º. 754/95 de María Izquierdo Rojo (PSE) a la Comisión (2 de marzo de 1995) (95/C 152/88). Constitución de una flota con bandera de la Unión Europea, *DOCE* C 152, de 19 de junio de 1995, pág. 50.

⁵⁵⁹ Pregunta escrita E-1892/95 de Gerardo Fernández-Albor (PPE) a la Comisión (3 de julio de 1995) (95/C 300/53). Propuesta para que las naves de los países miembros enarbolan, junto a su bandera nacional, la europea, *DOCE* C 300, de 13 de noviembre de 1995, pág. 28.

recordó al eurodiputado la propuesta de creación de un registro comunitario de buques, que preveía en su artículo 21 la navegación bajo el pabellón comunitario, aunque no hubiera sido adoptado por el Consejo hasta el momento, y confirmó que no se había planteado la posibilidad de ampliar la sugerencia realizada a las compañías aéreas en 1990 al transporte marítimo ni realizar una recomendación oficial para ese fin.

Como se ha explicado, la iniciativa de la Comisión fracasó por motivos relacionados con opciones de política legislativa y económica, así como por dificultades derivadas de la compatibilidad de determinadas medidas con el Derecho comunitario. El resultado final de la propuesta no se consideró lo suficientemente atractivo para los navieros, ni se preveía que causase el impacto necesario para invertir la tendencia de abanderamiento de los buques bajo pabellones de conveniencia. Además, algunos Estados miembros no estaban de acuerdo con la liberalización de la navegación de cabotaje para los buques matriculados en el registro comunitario, algunos sindicatos dudaban de su eficacia y la *International Transport Workers' Federation* (ITF), la principal unión de sindicatos de los trabajadores del mar, presionó inicialmente para que se exigiera que la totalidad de la tripulación estuviese compuesta por nacionales de los Estados miembros, aunque finalmente se optó por mantener la propuesta defendida por los empresarios⁵⁶⁰. No obstante, muchas de las iniciativas e incentivos a la navegación comunitaria se adoptaron a pesar de la retirada de la iniciativa de creación de un registro comunitario de buques por parte de la Comisión, como las facilidades para transferir buques entre registros de los Estados miembros⁵⁶¹ o la liberalización de la navegación de cabotaje⁵⁶². Incluso varios de los Estados miembros, como los Países Bajos (1996), Alemania (1999), el Reino Unido (2000); Dinamarca, España, Finlandia e Irlanda (2002), Chipre (2010), y Malta y Portugal (2018) han adoptado el impuesto por tonelaje o *tonnage tax*, siguiendo el modelo de Grecia, que había introducido este mecanismo

⁵⁶⁰ Vid. ASPDEN, P., *et al.*, *Shipping Law Faces Europe: European Policy, Competition, and Environment: International Colloquium Held on 16, 17 and 18 November*, MAKLU / Bruylant / Juridik & Samhälle, Antwerpen – Apeldoorn / Bruxelles, 1995, pág. 85; LOVETT, W. A. (Ed.), *United States Shipping Policies and the World Market*, Greenwood Publishing Group, Westport / London, 1996, págs. 133 y 134; ASPINWALL, M., “Globalism, exit, and free social riders: A dysfunctional integration theory”, *European Journal of Political Research*, vol. 33, n.º. 1, 1998, pág. 334, y POWER, V., *EC Shipping Law*, 2nd ed., Lloyd’s of London Press, London / Hong Kong, 1998, pág. 189.

⁵⁶¹ Reglamento (CEE) n.º. 613/91 del Consejo, de 4 de marzo de 1991, relativo al cambio de buques dentro de la Comunidad, *DOCE* L 68/1, de 15 de marzo de 1991, propuesto a través de la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativa al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad, COM(90) 219 final, de 1 de junio de 1990, y derogado por el Reglamento (CE) n.º. 789/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre la transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros de la Comunidad y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º. 613/91 del Consejo, *DOUE* L 138/19, de 30 de abril de 2004.

⁵⁶² Reglamento (CEE) n.º. 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros (cabotaje marítimo), *DOCE* L 364/7, de 12 de diciembre de 1992, modificado por el Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Croacia y a las adaptaciones del Tratado de la Unión Europea, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, *DOUE* L 112/74, de 24 de abril de 2012.

fiscal en 1957⁵⁶³. Por ello, se debe reconocer el impulso que supuso para el desarrollo de las políticas comunitarias relacionadas con el mar. Además, la dimensión supranacional dotaba a la propuesta de un interés singular, ya que se trataría del primer registro de buques supranacional⁵⁶⁴. También cabría reconocer el mérito de la propuesta como un avance en el diseño de los pabellones de las organizaciones internacionales, ya que su configuración lo aleja de los precedentes históricos que entrarían dentro del ámbito de aplicación del artículo 93 de la CNUDM y lo aproximaría a los segundos registros nacionales, aunque tampoco sería completamente coincidente con ellos, debido a su carácter supranacional y las particularidades expuestas.

En 2001, la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo del Parlamento Europeo solicitó a la Comisión y al Consejo que reconsideraran el proyecto de creación de un registro comunitario de buques que operara conjuntamente con los mecanismos de control del Estado de puerto y de control de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada⁵⁶⁵. Se podría considerar que el principal interés que subsiste para crear un pabellón comunitario, al margen de las posibles mejoras de la competitividad de la flota, es ofrecer una imagen cohesionada de calidad en las actividades marítimas. Los efectos o ventajas que se podrían derivar de la creación del registro comunitario de buques deberían ser suficientes como para que la matriculación de los buques en Estados miembros de la Unión Europea resultase competitiva con respecto al registro bajo pabellones de conveniencia, pero también es necesario que las condiciones de los

⁵⁶³ Vid. COLES, R., y WATT, R., *op. cit.*, pág. 39; The Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Law of 2010, Law no. 44 (I) of 2010, *Official Gazette of the Republic of Cyprus* no. 4241, Supplement I(I), dated 14.05.2010; Legal Notices 127 and 128 of 2018, *Suppliment tal-Gazzetta tal-Gvern ta' Malta* Nru. 19,977, 13 ta' April, 2018, B1212 and B 1217 (Malta), y Decreto-Lei n.º. 92/2018, de 13 de noviembre, *Diário da República* n.º. 218/2018, Série I de 2018-11-13. Estos regímenes se han elaborado de conformidad con las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, Comunicación C(2004) 43 de la Comisión, *DOUE* C 13/3, de 17 de enero de 2004, y han sido aprobadas por la Comisión.

⁵⁶⁴ Dado el fracaso de las propuestas de creación de registros de buques en el ámbito supranacional, tanto en la Unión Europea como en otras organizaciones internacionales, como la Comunidad Andina o MERCOSUR, no existen registros de buques de carácter regional. La primera iniciativa exitosa relativa al registro de buques en el ámbito de las organizaciones internacionales es el Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro, creado por la FAO entre 2016 y 2018, tras más de diez años de negociación. Se trata de una base de datos de los buques que intervienen en operaciones de pesca con el objetivo de luchar contra la pesca INDNR y, por tanto, tiene un marcado carácter sectorial. Su funcionamiento lo aleja de los registros convencionales, ya que no consiste en la inscripción de buques por parte de una autoridad centralizada y según unos requisitos predeterminados, sino que supone más bien un mecanismo de intercambio de información o de transparencia. De hecho, en inglés no se denomina "register", como los registros nacionales, sino "record", como los registros administrativos de las administraciones públicas.

⁵⁶⁵ COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL, TRANSPORTES Y TURISMO PARA LA COMISIÓN DE PESCA, *Opinión sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, 2000/2302(INI), PE 301.808, 15 de octubre de 2001, párr. 6, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2001-0405+0+DOC+PDF+V0//ES> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020), y COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, 2000/2302(INI), A5-0405/2001, de 20 de noviembre de 2001, párr. 6, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2001-0405+0+DOC+PDF+V0//ES> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

buques que pueden acceder al registro supongan un reconocimiento de la calidad de las prácticas de los navieros. En ese sentido, el Derecho comunitario en materia de navegación marítima se ha desarrollado enormemente, por lo que, en el caso de que se desease reintroducir la propuesta de creación de un registro comunitario de buques, sería necesario revisar su contenido para adaptarlo al desarrollo de la política marítima de la Unión Europea. El contenido de una eventual propuesta de creación de un registro comunitario de buques excede los límites de este trabajo.

CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO PRIMERO

1.- Aunque el concepto de buque en Derecho internacional público tiene un carácter flexible y funcional, sin que se haya definido de forma unívoca por tradición y para evitar interferir en la legislación de los Estados, el estatuto jurídico-internacional del buque se ha desarrollado ampliamente en las últimas décadas. Dado que los pabellones de conveniencia engloban una pluralidad de sectores de la regulación del Derecho del mar, cada uno de los cuales con su propio concepto de buque, y las consecuencias derivadas de su utilización se regulan en diversos convenios, para el estudio del fenómeno de los pabellones de conveniencia es necesario optar por el concepto más amplio posible de buque, teniendo por tales a todos los artefactos o ingenios que floten y permitan la navegación marítima. La principal distinción entre los distintos tipos de buques, que los clasifica entre buques civiles y buques de Estado, es relevante para el estudio de los pabellones de conveniencia, ya que se trata de un fenómeno que tiene lugar en relación con las actividades privadas. Por tanto, los buques de Estado quedan excluidos del objeto de nuestro estudio.

2.- La unidad del buque en Derecho internacional público contribuye a paliar algunas de las consecuencias jurídicas del fenómeno de los pabellones de conveniencia, ya que, como hemos visto, suponen una mayor protección de los intereses sobre el buque. La consideración del buque y de las cosas y personas a bordo como una unidad permite el solapamiento de la protección diplomática ejercida por los Estados de nacionalidad de las personas con la protección dispensada por el Estado de pabellón del buque, que tienen carácter complementario por su distinta naturaleza.

3.- El examen del origen y de la configuración jurídica de la nacionalidad del buque permite esclarecer la intención original de los codificadores del Derecho del mar sobre su naturaleza. Actualmente, la nacionalidad no se considera esencial para la existencia del buque en Derecho internacional, pero sí para el ejercicio de la libertad de navegación de los Estados en condiciones de normalidad y para la identificación del Estado competente para ejercer su jurisdicción y control sobre el buque como regla general. Como se ha explicado, la nacionalidad del buque como institución separada de la nacionalidad de las personas con intereses sobre el buque es una institución relativamente reciente, desarrollada y consolidada a lo largo del siglo XIX, y, por lo tanto, posterior al comienzo de la utilización de pabellones extranjeros por parte de los propietarios de los buques y a la exigencia de una vinculación entre los buques y los Estados para asegurar un control efectivo del buque.

4.- En la consolidación y expansión de la institución de la nacionalidad de los buques han tenido un papel fundamental el desarrollo de la codificación del Derecho mercantil de los distintos Estados-nación, que contenían los principios que posteriormente se explorarían para la definición material de la relación auténtica; el desarrollo de las sociedades navieras; la expansión del librecambismo, articulado a través de una gran cantidad de tratados bilaterales que incluían disposiciones sobre el reconocimiento de la nacionalidad de los buques mercantes de las partes contratantes, y la influencia de la legislación naval británica. El reconocimiento de la libertad de navegación de los Estados sin litoral realizado entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX ha contribuido al fenómeno de los pabellones de conveniencia, ya que algunos de estos Estados han creado registros de buques que ofrecen pabellones de conveniencia sin tener medios suficientes para ejercer un control y una jurisdicción efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón.

5.- En España, la expedición de patentes de navegación a propietarios de buques de nacionalidad española está acreditada desde el siglo XVIII. Originariamente, como garantía frente a los abusos o fraudes, se exigía la presentación de la escritura de los bienes del propietario del buque y se prohibía la tenencia de más de una patente y su enajenación a extranjeros. Sin embargo, a través de las Reales Ordenanzas de 1 de enero de 1802 y el Código de Comercio de 1829, estos requisitos se fueron flexibilizando progresivamente, permitiéndose primero la matrícula de embarcaciones de construcción extranjera y la posibilidad de que los propietarios de los buques fueran extranjeros naturalizados que llevaran al menos diez años residiendo en España, y, posteriormente, la matrícula de embarcaciones que fueran propiedad de personas jurídicas de nacionalidad española. A lo largo del siglo XIX, hasta la introducción de buques de vapor con casco metálico, se volvió ocasionalmente a la prohibición de matriculación de buques construidos en el extranjero, pero los demás requisitos para la atribución de nacionalidad española a un buque permanecieron relativamente estables hasta la aprobación del Decreto 1494/1968, en el que se establecieron las bases de la normativa actualmente vigente, ya que el Real Decreto 1027/1989 mantiene el mismo texto con cambios poco sustanciales, aunque la Ley de Navegación Marítima añadió al ordenamiento jurídico español algunos preceptos de la CNUDM, como la prohibición de la doble nacionalidad de los buques.

6.- Como hemos analizado, la nacionalidad de los buques dio el salto desde el Derecho nacional al Derecho internacional por primera vez en las disposiciones sobre reconocimiento recíproco de la nacionalidad de los buques del Tratado de comercio y navegación entre Suecia-Noruega y Dinamarca de 2 de noviembre de 1826. Sin embargo, la práctica de libre comercio entre los buques privados pertenecientes a nacionales de distintos Estados es anterior a esta mención y su primera manifestación la constituiría el Tratado de Comercio y Navegación entre Gran Bretaña y Portugal, de 19 de febrero de 1810. La redacción de los tratados que contenían estas disposiciones era muy similar y se puede considerar que la institución de la nacionalidad de los buques y la regla de la libertad de los Estados de pabellón para el establecimiento de los criterios

para la atribución de la nacionalidad se encontraban cristalizadas en la década de 1830. A pesar de ello, los primeros trabajos para un desarrollo de la nacionalidad de los buques se demoraron hasta finales del siglo XIX.

7.- Por su configuración, la nacionalidad de los buques se relaciona con la de las personas físicas, aunque su naturaleza de ficción jurídica y su carácter electivo, la aproximan a la nacionalidad de las personas jurídicas. Como se ha indicado, la nacionalidad de los buques se rige por varios principios bien conocidos de origen consuetudinario. En la doctrina, se ha explorado la posibilidad de que el principio de buena fe y la prohibición del abuso de Derecho consignados en el artículo 300 de la CNUDM supongan una prohibición de los buques relacionados con actividades ilícitas, aunque esta posición no ha sido admitida en la jurisprudencia.

8.- A pesar de la importancia que se concede a la nacionalidad de los buques en Derecho del mar, los Estados no tienen la obligación de reducir los casos de buques sin nacionalidad ni estos generan responsabilidad para ningún Estado. Existe una conexión entre los buques sin nacionalidad y la realización de actividades ilícitas en el mar, pero, al margen de las normas sectoriales aplicables por razón de la materia, todos los casos reciben un mismo trato jurídico en relación con la nacionalidad del buque: los buques sin nacionalidad no gozan de protección en Derecho internacional y cualquier Estado tiene derecho de visita sobre ellos. Por ello, dada la prevalencia del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque, la navegación bajo algunos pabellones de conveniencia ofrece mayor protección a los verdaderos propietarios de los buques.

9.- La regulación del pabellón en Derecho internacional tiene un carácter conservador y está enraizada en la costumbre anterior a su codificación en la CNUDM, basada en la estabilidad del vínculo entre el buque y el Estado de pabellón. Aunque se han desarrollado los preceptos de los convenios en los que se regula, estos no han sufrido modificaciones sustanciales a lo largo del tiempo. La aparición y la persistencia del fenómeno de los pabellones de conveniencia, aunque no suponen que el pabellón sea una institución obsoleta, sí han alterado su significado, ya que hace décadas que, para la mayor parte de la flota mundial, dejó de representar la nacionalidad de los intereses sobre el buque y, por tanto, existe un desajuste entre la institución jurídica y la práctica económica que regula.

10.- El pabellón no siempre equivale a la nacionalidad del buque. Como se ha explicado, existen pabellones de territorios no autónomos o con estatuto jurídico especial que confieren al buque la nacionalidad de su metrópoli pero son distintos del pabellón de esta última. Varios pabellones de conveniencia corresponden a esta categoría. En segundo lugar, históricamente se ha permitido la utilización de pabellones falsos en tiempo de guerra como estrategia, aunque esta práctica se encuentra actualmente en desuso. En tercer lugar, de conformidad con el Derecho de cada Estado, es posible que existan buques de su nacionalidad sin necesidad de registrarse o enarbolar su pabellón. Por último, en el caso del pabellón de las organizaciones

internacionales, el pabellón refleja la relación funcional que existe entre el buque y esa organización, pero no su nacionalidad.

11.- La obligación de los Estados de pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón constituye un aspecto crucial en el estudio de los pabellones de conveniencia, ya que la problemática que existe en torno a los mismos tiene como eje central la falta (voluntaria o involuntaria) de ejercicio efectivo de sus obligaciones como Estado de pabellón, particularmente de facultades de control sobre los buques. La jurisprudencia internacional, aunque ha supuesto una valiosa aportación en determinadas áreas, no ha resuelto algunas cuestiones fundamentales para el fenómeno de los pabellones de conveniencia, ya que, como regla general, el TIDM ha optado por atenerse estrictamente al contenido literal de la CNUDM y no ha agotado las posibilidades de este instrumento para controlar las consecuencias negativas de la utilización de buques con pabellones de conveniencia. Así, ha restringido la responsabilidad de los Estados de pabellón por las actividades de sus buques a los casos en los que no se hubiera guardado la diligencia debida, a diferencia de lo que ocurre en otros espacios y notablemente en el espacio ultraterrestre, en el que se establece un régimen de atribución directa de la responsabilidad por los daños causados por los buques a sus Estados de pabellón, y ha optado por una interpretación estricta de las facultades de los Estados ribereños en su ZEE, priorizando en su interpretación la libertad de navegación.

12.- A pesar de los intentos realizados hasta mediados del siglo XX por determinar unos principios comunes de registro de buques sobre la base de la unificación o armonización de los existentes en las distintas legislaciones nacionales, el procedimiento de registro continúa siendo una materia reservada a la regulación de los Estados y vinculada estrechamente con su soberanía. Actualmente, el registro de conformidad con el Derecho nacional del Estado de pabellón supone una vinculación suficiente para la atribución de nacionalidad a un buque, aunque históricamente se ha permitido el desconocimiento de la nacionalidad de un buque si estaba fundada sobre vínculos inexistentes o fraudulentos con su Estado de pabellón.

13.- A pesar de que, en principio, los Estados deben respetar la atribución de nacionalidad hecha por otro Estado, la nacionalidad de un buque puede ser impugnada o contestada ante los tribunales internacionales y, en ese caso, deberá ser probada por el Estado a quien corresponda la carga de la prueba. La interpretación del artículo 91 de la CNUDM realizada por el TIDM, en la práctica, vacía de contenido la relación auténtica. Aunque la intención del TIDM nunca ha sido formalmente apoyar o dar carta de naturaleza al fenómeno de los pabellones de conveniencia, sino evitar situaciones de indefensión, el hecho de que se considere que el registro realizado de conformidad con la legislación nacional del Estado de pabellón para satisfacer el requisito de la relación auténtica, sin que sea posible impugnar o deslegitimar la nacionalidad del buque por consideraciones relativas a la ausencia de un vínculo real de intereses entre el buque y el Estado de pabellón más allá de la sociedad propietaria o fletadora del buque supone un

aliciente para el fenómeno de los pabellones de conveniencia y, especialmente, para los navieros que deseen amparar sus actividades ilícitas en la situación privilegiada de la que goza el Estado de pabellón en Derecho del mar. El TIDM ha consolidado una línea jurisprudencial basada en la consideración formal del registro y la efectividad de la actuación del Estado de pabellón para la determinación de la nacionalidad del buque en caso de duda, incluso en el caso de que no se cumplan escrupulosamente los requisitos de registro establecidos en la legislación interna del Estado de pabellón. Esta doctrina se ha reiterado en sucesivas sentencias del TIDM, por lo que se debe considerar consolidada.

14.- La distinción entre los registros cerrados o tradicionales y los registros abiertos, según su configuración, tiene efectos meramente doctrinales. En el estado actual del Derecho internacional, las dos clases de registros son lícitas, siempre y cuando los Estados de pabellón garanticen un control y jurisdicción efectivos sobre sus buques. Los registros cerrados se mantienen generalmente en los Estados marítimos tradicionales, cuya identificación varía en función de los autores, aunque suele coincidir con los Estados en los que residen los propietarios de los buques. En cuanto a los registros abiertos, distintos autores han intentado realizar clasificaciones dentro de los mismos, distinguiendo entre ellos figuras intermedias, como los cuasi-pabellones de conveniencia y los paraísos fiscales, para clarificar el estudio del fenómeno, aunque se trata de construcciones complejas y, en ocasiones, solapadas que no han tenido trascendencia práctica en el ámbito jurídico. La única categoría que tiene una entidad jurídica suficiente es la de los segundos registros. Sin embargo, varios de ellos continúan en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF.

15.- El Derecho de la Unión Europea no ha armonizado las legislaciones de los Estados miembros en materia de registro de buques, aunque la jurisprudencia del TJUE ha obligado a flexibilizar algunos criterios sobre la nacionalidad de los propietarios y la tripulación de los buques. Además, contiene disposiciones tendentes a facilitar los cambios de pabellón entre los Estados miembros y a desincentivar la transferencia de buques a terceros Estados. En el marco de la Unión Europea, se ha llevado a cabo el proyecto más avanzado para el establecimiento de un registro de buques de una organización internacional, siguiendo el modelo de los segundos registros, aunque fue abandonado antes de su creación. Sin embargo, algunas de las medidas que se iban a incorporar al registro comunitario se adoptaron para fomentar la competitividad de los registros de los Estados miembros.

**CAPÍTULO SEGUNDO.- CARACTERIZACIÓN JURÍDICA DE LOS
PABELLONES DE CONVENIENCIA: LA RELEVANCIA DE LA RELACIÓN
AUTÉNTICA**

INTRODUCCIÓN

Este capítulo se dedicará al estudio del concepto de pabellón de conveniencia. Para ello, en la primera sección, se parte de los precedentes de utilización de pabellones extranjeros por los navieros con anterioridad a la consolidación de la institución de la nacionalidad de los buques como elemento separado de la nacionalidad de sus propietarios o de los intereses sobre el mismo. Esta reseña histórica permitirá comprender el éxito del fenómeno de los pabellones de conveniencia en un sentido contemporáneo desde sus inicios a principios del siglo XX, así como la reacción de los distintos grupos de Estados frente a su expansión.

A continuación, en la segunda sección, se abordan los intentos de definición del concepto de pabellón de conveniencia y su progresiva caracterización e identificación. Aunque los distintos criterios propuestos para definir los pabellones de conveniencia pueden llevar a un concepto demasiado amplio, la identificación de unas características comunes entre los Estados cuyo pabellón se considera de conveniencia, particularmente, por lo que respecta a la configuración de sus registros de buques y ordenamientos jurídicos, permite delimitar con mayor precisión el fenómeno, ya que no todo abanderamiento por conveniencia se considera enmarcado dentro del fenómeno de los pabellones de conveniencia. Por la gran importancia que se le ha dado en la doctrina, se profundiza en el estudio de la teoría de la relación auténtica que debe existir entre un buque y su Estado de pabellón, de conformidad con el artículo 91.1 de la CNUDM, insistiendo en la idea de una ruptura o una desnaturalización de la misma con respecto al concepto inicial resultante de los trabajos que condujeron a la adopción de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar. La interpretación de carácter formalista y *a posteriori* de la relación auténtica ha tenido continuidad ininterrumpida en la jurisprudencia internacional y ha obstaculizado todo intento de definición material y práctico de la misma.

**SECCIÓN PRIMERA.- EL ORIGEN HISTÓRICO Y LA PROYECCIÓN
INTERNACIONAL DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA**

INTRODUCCIÓN

La situación actual de la flota mundial y el desarrollo del fenómeno de los pabellones de conveniencia no se puede comprender sin un previo análisis de su trayectoria histórica. Los pabellones de conveniencia, en su versión moderna, constituyen un fenómeno con múltiples facetas y con desarrollo en diversos ámbitos, para cuyo análisis resulta necesario el estudio del contexto en el que se ha producido. Así, se puede percibir una clara tendencia creciente en la utilización de este tipo de pabellones, y a su expansión, primero, de los navieros estadounidenses a los navieros europeos y del resto del mundo; de un número muy limitado de Estados de pabellón a numerosos Estados, y, por último, de la marina mercante a los sectores de la pesca y el transporte de personas. Además, en las últimas décadas, se ha constatado una vinculación entre la utilización de pabellones de conveniencia y la realización de actividades ilícitas en el mar. De esta manera, el análisis de la evolución histórica y económica de la navegación marítima permite delimitar las principales consecuencias del fenómeno de los pabellones de conveniencia.

En esta sección, se examinará la evolución histórica de los pabellones de conveniencia y sus fenómenos conexos. En primer lugar, se analizarán los antecedentes remotos de la utilización de pabellones extranjeros en buques (2.1); en segundo lugar, se describirá el surgimiento y la progresiva expansión del fenómeno moderno de los pabellones de conveniencia (2.2) y, por último, se expondrá la situación actual de los mismos en el contexto de la flota mundial (2.3). Como se comprobará, aunque la utilización de pabellones extranjeros era relativamente frecuente en tiempos pretéritos, la formalización y especialización del fenómeno de los pabellones de conveniencia no habría sido posible sin una regulación de la nacionalidad de los buques en Derecho internacional público y sin la concurrencia de determinados hechos históricos y las crisis económicas que caracterizan a las actividades marítimas.

2.1.- Los antecedentes históricos de los pabellones de conveniencia: la utilización de pabellones extranjeros hasta el siglo XX

A lo largo de la Historia, han existido numerosos casos de utilización del pabellón de un Estado distinto del de nacionalidad del armador para obtener algún tipo de ventaja económica, fiscal, jurídica o estratégica; normalmente, para conseguir acceso a rutas comerciales o protección de potencias marítimas⁵⁶⁶. Se puede considerar, por tanto, como una práctica habitual en el ámbito de la navegación marítima a la que los navieros han recurrido siempre que las circunstancias lo han requerido⁵⁶⁷, citada en manuales clásicos como “*cas exceptionnels où un navire arbore licitement un pavillon autre que celui qu’il devrait normalement porter*”⁵⁶⁸, considerándose, por tanto, no como situaciones antijurídicas, sino como casos particulares derivados del poder soberano del

⁵⁶⁶ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 22 y 32, y ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 195.

⁵⁶⁷ En palabras de GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 224, “*a practice of long standing*”.

⁵⁶⁸ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 90.

Estado, siempre que el uso del pabellón se hubiera obtenido de conformidad con la legislación del Estado de pabellón. En algunas fuentes se menciona que el registro de buques se remonta a la época romana⁵⁶⁹, aunque, propiamente, el uso de pabellones de forma equivalente a la actual no se realizó hasta la Baja Edad Media⁵⁷⁰.

Por ello, diversos autores señalan como primeros ejemplos de esta práctica el abanderamiento de buques de propiedad británica en otros Estados europeos en la Época Moderna y en el inicio de la Época Contemporánea. Así, los navieros británicos abanderaban sus buques mercantes en España en el siglo XVI, para entrar en el comercio con las Indias y eludir los monopolios de importación de productos, y sus buques pesqueros en Francia durante los siglos XVII y XVIII, para faenar en las aguas de Terranova⁵⁷¹, y en Noruega en el siglo XIX, para eludir las restricciones a la pesca⁵⁷². En los debates de la Francia revolucionaria se mencionaba explícitamente la práctica de las *francisations simulées*, llevadas a cabo sobre todo por navieros británicos, que se definen como las “*opérations qui consistent à couvrir du pavillon et à enrichir des*

⁵⁶⁹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 110, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 274.

⁵⁷⁰ Vid. FERNÁNDEZ, C., *Disquisiciones náuticas*, tomo I, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau, Madrid, 1876, págs. 241 – 262; MONTEBELLO, C., *op. cit.*, pág. 150, y MANSELL, J. N. K., *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues*, Springer, Berlín – Heidelberg, 2009, pág. 14

⁵⁷¹ Vid., BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 6 y 7; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 224; HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 4; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 367; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 34; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 22; STOPFORD, M., *Maritime economics*, *cit.*, pág. 158, citado por SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 60, nota 3; MARTÍNEZ, J. A., *op. cit.*, pág. 36; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 514; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; MANSELL, J. N. K., *op. cit.*, pág. 91; SERNA, M. *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*, Marcial Pons, Madrid, 2010, págs. 104 – 108 y, en el caso de algunos pescadores españoles que utilizaban naves francesas para continuar con la tradicional pesca en aguas de Terranova evitando el riesgo de sufrir los ataques de los buques turcos en el siglo XVII, págs. 142, 149 y 211; PIETTE, G., *op. cit.*, pág. 22, y GODIO, L. M. A., *op. cit.*, pág. 2. Sobre los monopolios del tráfico comercial y pesquero por parte de las potencias europeas y su contexto, *vid.*, CASADO, R., « Le droit de la mer jusqu’à la conférence de Genève de 1960 », *cit.*, págs. 94, 95 y 101.

⁵⁷² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 7; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 224 y 225, y MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 367. Todos ellos citan como ejemplo práctico, en las notas 18, 3 y 8 de las páginas señaladas, respectivamente, la sentencia *Mortensen v. Peters*, 1906, 43 *Sc. L. R.*, 872. En este caso, se había abanderado un buque de propiedad británica en Noruega para evitar la aplicación de la legislación protectora del arenque escocés. Por tanto, existen precedentes de la utilización de pabellones escandinavos por parte de armadores británicos para evitar la aplicación de la normativa de protección del medioambiente. El artículo 7 de la Ley escocesa de la Pesquería de Arenque (*Herring Fishery Act*) de 1889 excluía las artes de pesca de arrastre de puertas y varas en el fiordo de Moray, pero, como más allá del mar territorial, sólo se podría exigir su cumplimiento a los buques de nacionalidad británica, algunos navieros británicos decidieron registrar sus buques en Noruega, para continuar utilizando las técnicas de arrastre prohibidas por la legislación. Sin embargo, sus buques fueron detenidos y el tribunal escocés que resolvió el caso decidió que la prohibición también afectaba a buques extranjeros a pesar de la restricción espacial del mar territorial. Por tanto, se impidió que los navieros se ampararan en banderas extranjeras para conseguir la ventaja competitiva de la ausencia de aplicación de las restricciones de protección medioambiental, pero cabe notar que en el caso no se discutió ni se desconoció la nacionalidad del buque, lo cual habría constituido un precedente interesante en los intentos de control del fenómeno de los pabellones de conveniencia, sino que se interpretó que el ámbito de aplicación de la legislación aplicable –y, por tanto, también la jurisdicción del tribunal– comprendía también a los buques extranjeros.

primes françaises les capitaux et les fortunes anglaises”, para la prohibición de la cual se aprobó la *Acte de Navigation* de 21 de septiembre de 1793⁵⁷³. Además, los navieros genoveses transfirieron sus buques al pabellón austriaco cuando Francia elevó su carga fiscal en el siglo XVIII, aunque al llegar al Golfo de Corinto cambiaban su pabellón al británico⁵⁷⁴; los buques napolitanos que navegaban por las costas griegas en el siglo XVIII enarbolaban el pabellón de Austria⁵⁷⁵; a mediados del siglo XVIII los navieros griegos de Mesolongi e Hydra comenzaron a usar el pabellón maltés y los irlandeses que tenían buques en el Reino Unido, el francés, y en la primera mitad del siglo XIX utilizaron el pabellón español como forma de reducir el coste fiscal del transporte de mercancías con la Península Ibérica y los pabellones español y británico para comerciar en determinados puertos de América Latina durante la época colonial⁵⁷⁶. En la década de 1830, se rechazaron numerosas solicitudes de navieros establecidos en el extranjero que pretendían matricular sus buques (franceses, sardos, toscanos, ingleses...) en España para poder acceder al mercado de cabotaje nacional, con fundamento en la Real Orden de 24 de abril de 1833 previniendo á [*sic*] todos los cónsules que hasta la resolución del expediente general se suspenda la adquisición de buques extranjeros [*sic*] por españoles, para evitar la simulación de bandera⁵⁷⁷. De hecho, en la Real Orden de 22 de julio de 1865⁵⁷⁸ se elaboró un breve compendio de la normativa vigente sobre la matriculación de embarcaciones de procedencia extranjera para aclarar los requisitos exigidos y “precaver los abusos que pudieran intentarse”. En esta normativa, se establecían varias cautelas, incluyendo la prohibición de enajenar el buque recién adquirido de su propietario extranjero, para evitar la simulación de la venta como forma de acceso al pabellón⁵⁷⁹, lo cual parece indicar la habitualidad de esta práctica. De hecho, se ha constatado que, hasta 1870, hubo una fuerte presencia de capital francés en

⁵⁷³ Vid. BARRERE, B., « Rapport sur le projet d'Acte de Navigation », en LALLEMENT, G., *Choix de rapports, opinions et discours prononcés à la Tribune Nationale depuis 1789 jusque'à ce jour ; recueillis dans un ordre chronologique et historique*, tome XIII, A. Eymery, Paris, 1820, págs. 399 – 415. En este mismo informe, se describe la práctica más pormenorizadamente, indicando que se debían confiscar todos los buques con pabellón francés que habían sido comprados y contruidos con capital inglés, y puestos a nombre de un armador francés para defraudar a Francia.

⁵⁷⁴ Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, págs. 52 y 53; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 514, y MANSELL, J. N. K., *op. cit.*, pág. 92.

⁵⁷⁵ Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 53, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 514.

⁵⁷⁶ Vid. BRILLI, C., *Genoese trade and migration in the Spanish Atlantic, 1700 – 1830*, Cambridge University Press, Cambridge, 2016, págs. 156 y 157.

⁵⁷⁷ Sesión de las Cortes de 10 de octubre de 1837, *Gaceta de Madrid*, núm. 1047, de 11 de octubre de 1837, págs. 2 – 4, y Dictamen de la Comisión de Marina de 11 de octubre de 1837, *Gaceta de Madrid*, núm. 1048, de 12 de octubre de 1837, págs. 2 y 3.

⁵⁷⁸ *Gaceta de Madrid*, año 204, núm. 205, de 24 de julio de 1865, págs. 1 y 2.

⁵⁷⁹ *Ibid.*, artículo 7.º del título 9.º de las Ordenanzas de matrículas y Ley de 1 de noviembre de 1837: “3.ª Ya naturalizadas las embarcaciones de procedencia extranjera como españolas, para matricularse deberán sus dueños ó propietarios otorgar la prevenida escritura de fianza con obligación de no volverla á enajenar á extranjeros en todo ó en parte á fin de evitar la simulación de bandera”. Además, en el párrafo 4.º de esta misma disposición, se permite a las autoridades españolas autorizar la matriculación y abanderamiento de estas embarcaciones “en los casos normales que estrictamente se ajustaren a la legalidad, y cuyos expedientes instruidos por el Juzgado competente no ofrezcan la menor duda”.

las empresas navieras españolas, y, entre 1860 y 1890 (una época de gran crecimiento de las exportaciones en España), la mayor parte de las compañías navieras (muchas de ellas establecidas en Bilbao) tenían una gran participación de capital británico, procedente especialmente de navieros y aseguradores de la ciudad de Liverpool, cuya influencia llegaba hasta tal punto que conservaban ellos mismos las pólizas de seguro y las escrituras de hipotecas sobre los buques, y se les daba cuenta del resultado de cada expedición, lo cual fue considerado como un “abuso de [...] muchos buques que ostenta[ba]n la bandera española”⁵⁸⁰. El interés de los empresarios ingleses radicaba en que el pabellón español les daba acceso al comercio colonial. No obstante, a partir de la abolición del derecho diferencial de bandera, realizado entre 1868 y 1872, la situación comenzó a cambiar, y, con el desarrollo de las grandes compañías navieras en la década de 1890, fruto de la integración vertical de la producción esencialmente minera y el transporte marítimo, la participación en el capital comenzó a ser fundamentalmente nacional⁵⁸¹. Sin embargo, la supresión del derecho diferencial de bandera también tuvo como consecuencia la reducción del número de buques bajo pabellón español, y se anticipaba una gran reducción del tonelaje abanderado bajo pabellón nacional, con previsiones bastante pesimistas y muy similares al uso actual de los pabellones de conveniencia:

[...] entregada la marina española por medio de la abolición del derecho diferencial de bandera en el terreno de la competencia con la marina extranjera, sumamente poderosa esta por su número y sus aventajadas condiciones sobre la española, la marina nacional ha debido resentirse en su movimiento y en sus navegaciones, marchando en vía descendente hacia su desaparición completa, ya que es manifiesto que la lucha no es en igualdad de condiciones.

[...] Nuestra bandera no tiene las facilidades que la extranjera para encontrar fletes en los puertos que frecuenta. Por las condiciones con que vienen armados los buques españoles, su coste, su conservación mayor y más pagado personal, tiene que exigir un flete superior al que cobran en general los buques extranjeros. Con el inconveniente además para la marina nacional, que mientras [*sic*] el extranjero, animado de un honroso patriotismo, sus Gobiernos como individuos miran esta honrosa atención y protección con deplorable indiferencia, echando mano de quien les ofrece un más barato transporte, ora sea nacional ó [*sic*] extranjera la bandera [...]⁵⁸².

Al margen de este uso de carácter comercial, se empleaban pabellones extranjeros para evitar ataques de piratas en el mar Mediterráneo. Era especialmente importante la

⁵⁸⁰ Vid. VALDALISO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Herri-Ardularitzaren Euskal Erakundea / Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991, págs. 45, 115 y 204 – 217. Vid. también VALDALISO, J. M., “El transporte marítimo en España, 1850-1936”, en BARDIOLA, C.; DI VITTORIO, A.; FENICIA, G., y OSTUNI, N. (Eds.), *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2013, págs. 363 y 364, donde se cuantifica la elevada presencia de pabellones extranjeros en el transporte del comercio exterior de los países europeos.

⁵⁸¹ *Ibid.*, págs. 38, 40, 45, 46 y 258.

⁵⁸² Contestación de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Tarragona, *Gaceta de Madrid* núm. 14, de 14 de enero de 1880, pág. 1889.

utilización del pabellón danés para estos fines por parte de navieros franceses, ingleses y sardos, ya que Dinamarca había firmado tratados con los Estados de origen de los piratas⁵⁸³. Otro caso similar sería el de los armadores griegos que abanderaban sus buques en los Imperios Ruso y Otomano en el siglo XVIII para obtener protección contra los piratas y corsarios, sobre todo berberiscos, malteses y rusos, en el mar Negro⁵⁸⁴. A principios del siglo XIX, el Imperio Otomano comenzó a exigir a cambio que no se enarbolase otra bandera que la otomana y a sancionar el incumplimiento de esta obligación con una multa elevada⁵⁸⁵. Inicialmente, los navieros griegos, dedicados esencialmente al comercio y al transporte de grano desde los puertos del mar Negro hacia los puertos del Mediterráneo occidental a través de las islas del mar Egeo, utilizaban generalmente el pabellón otomano, que les correspondía como súbditos del Imperio Otomano, llegando a autorizarse la navegación de 2110 buques de propietarios griegos entre 1780 y 1820⁵⁸⁶, pero, tras la firma del Tratado ruso-turco de Küçük Kaynarca, de 21 de julio de 1774, que permitió que el Imperio Ruso tuviera por primera vez salida al mar a través del mar Negro y derecho de paso a través del estrecho de los Dardanelos, comenzaron a abanderar sus buques en el Imperio Ruso, especialmente entre 1801 y 1830, y en ocasiones a utilizar el pabellón ruso de forma fraudulenta⁵⁸⁷. Por tanto, la utilización de una u otra bandera se realizaba en función de los intereses económicos y políticos del naviero, del contexto socioeconómico y de la capacidad del Estado para imponer su política, e incluso algunos buques llevaban la documentación de los dos países, utilizando una u otra según la ocasión lo demandase⁵⁸⁸. De hecho, el cambio de bandera era bastante frecuente entre algunos navieros griegos y jonios⁵⁸⁹, que

⁵⁸³ Vid. BONFILS, H., *op. cit.*, págs. 400 y 401; GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 93; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 8, nota 22; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 277, y POURCHASSE, P., “Danish shipping in the Mediterranean during the Revolutionary wars (1793-1795)”, *International Journal of Maritime History*, vol. 28, n.º. 1, 2016, págs. 165 – 179. Sin embargo, como advierte MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 277, los Estados de origen de esos navieros no reconocían efectos legales a tal atribución de nacionalidad.

⁵⁸⁴ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 90 y 91; ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 31 y 32; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 60; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 29 – 38; HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *Ottoman State, Finance and Maritime Trade: the emergence of an Ottoman-Greek fleet, 1780-1820*, documento presentado en el XIV International Economic History Congress, Helsinki, 2006, sesión 106 (State and Finance in Early Modern Times in the Eurasian Continuum), págs. 21 y 22; MANSELL, J. N. K., *op. cit.*, pág. 92, y ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 195.

⁵⁸⁵ Vid. HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, págs. 23 y 24.

⁵⁸⁶ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 29; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, págs. 6 y 7, y HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, págs. 6, 11, 12, 15, 19 y 20.

⁵⁸⁷ Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 53; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 514; PROUSIS, T. C., “Risky business: Russian trade in the Ottoman Empire in the early nineteenth century”, *Mediterranean Historical Review*, vol. 20, n.º. 2, 2005, págs. 204 y 205; ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 196, y HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 7.

⁵⁸⁸ Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 53; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 29, y HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, págs. 30 y 31.

⁵⁸⁹ En 1821, se prohibió que los jonios que enarbolaran el pabellón jónico si lo habían abandonado anteriormente, ya que, según el cónsul británico en Constantinopla, “[t]he subjects of the Ionian States must be taught that their flag is too respectable to be converted into a mere matter of occasional convenience”. Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 29. Curiosamente, el pabellón jónico comenzó a gozar de prestigio a principios del siglo XIX, como consecuencia del establecimiento del protectorado británico sobre los Estados Unidos de las Islas Jonias (1815 – 1864), y varios Estados italianos intentaron utilizarlo

no sólo recurrieron a los pabellones ruso y otomano, sino también a otros, como el británico y el moldavo⁵⁹⁰. El hecho de que Rusia careciera de flota mercante facilitó la incorporación de los armadores griegos, que contribuyeron al desarrollo de ciudades portuarias, como Taganrog⁵⁹¹. En 1806, durante la reorganización de la flota y de la Administración marítima del Imperio Otomano, se constató que la mayoría de los *reaya* o súbitos no musulmanes del mismo utilizaban el pabellón ruso, por lo que el Imperio Otomano decidió ofrecer la posibilidad a los capitanes de transferir los buques al pabellón otomano, sin imponer ningún tipo de sanción por la utilización previa de bandera extranjera, aunque posteriormente se sancionó a aquellos que no enarbolaban el pabellón otomano o poseyeran patentes de otros Estados con una multa y con el apresamiento del buque y el decomiso de las mercancías transportadas⁵⁹². No obstante, la intención del gobierno otomano no era la lucha contra la utilización de banderas distintas a la imperial, sino evitar que los *reaya* se fortalecieran como grupo social, de manera que supusieran una amenaza para el Estado y su integridad territorial, porque existía una dependencia clara del Imperio Otomano con respecto a los navieros griegos en el ámbito naval⁵⁹³. Desde el final de la Guerra de Crimea (1856), la utilización de los pabellones ruso y otomano declinó considerablemente entre los navieros griegos en el mar Negro, aunque no por mucho tiempo, porque muchos de ellos volvieron a registrar sus buques con pabellón ruso debido a las altas tasas que se debían pagar en determinados puertos por tener matriculados sus buques en el registro griego, de forma que el porcentaje de buques de propietarios griegos con pabellón extranjero pasó de ser del 5 % en 1870 al 15 % en 1874⁵⁹⁴. No obstante, en la década de 1890 – 1900, con la transición de las embarcaciones de vela a los barcos de vapor, muchos de esos navieros transfirieron sus buques al registro griego, inscribiendo sus buques en los puertos de sus islas de origen o en la isla de Syros, muy relevante para el comercio marítimo de la época⁵⁹⁵.

También existieron ejemplos de utilización de pabellones extranjeros en el caso de los buques que transportaban esclavos⁵⁹⁶. A medida que avanzaba la legislación

para proteger sus marinas mercantes de los ataques de los piratas. Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, págs. 53 y 54.

⁵⁹⁰ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 112.

⁵⁹¹ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 7; HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, págs. 28, nota 51, y 30, y NAKHAROV, V.; HARLAFTIS, G., y KATSIARDI-HERING, O. (Eds.), *Merchant Colonies in the Early Modern Period*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, págs. 172 – 174.

⁵⁹² Vid. PROUSIS, T. C., *op. cit.*, pág. 205, y HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, págs. 25, 26, 28 y 31. Ejemplos de la aplicación de esta política se pueden encontrar en PROUSIS, T. C., *op. cit.*, págs. 201 y 211.

⁵⁹³ Vid. PROUSIS, T. C., *op. cit.*, págs. 209 y 210, y HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, pág. 31.

⁵⁹⁴ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 31 – 33 y 111.

⁵⁹⁵ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 33, 130 y 132.

⁵⁹⁶ Vid. ELTIS, D., *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, Oxford, 1987, pág. 52, en el que se apunta la posibilidad de que, a finales del siglo XVIII, navieros españoles realizaran actividades relacionadas con el comercio de esclavos con buques que enarbolaban pabellón extranjero en el mar Caribe. Vid. también pág. 49, en la que se menciona que, en la misma época, la casa británica Mason and Bourne sólo comerciaba bajo pabellón francés.

abolicionista, los navieros que transportaban esclavos hacia América durante el siglo XIX fueron transfiriendo sus buques a registros de Estados que no hubieran establecido la prohibición, para evitar la regulación de represión de la esclavitud de los Estados de nacionalidad de los navieros⁵⁹⁷. Por ejemplo, a partir de la abolición de la esclavitud en el Reino Unido y los Estados Unidos en 1807, la mayor parte de los navieros británicos y americanos dedicados al tráfico de esclavos que se decidieron a mantener la actividad comenzaron a utilizar los pabellones de España y Portugal, de manera que, entre 1808 y 1817, casi todos los buques con pabellón español o portugués capturados por tráfico de esclavos por la marina británica eran propiedad directa o indirecta de nacionales británicos o estadounidenses, o tenían documentación o bandera falsa⁵⁹⁸. En las décadas de 1840 y 1850, los comerciantes de esclavos españoles, acosados por la armada británica, que trataba de interceptar el tráfico de esclavos entre África occidental, las islas del Caribe y Brasil, enarbolaban el pabellón de los Estados Unidos para evitar la visita y el apresamiento de sus buques, lo cual desembocó en una crisis diplomática a la que se puso fin a través del Tratado Webster – Ashburton, de 9 de agosto de 1842⁵⁹⁹. Durante la invasión napoleónica de España, el uso del pabellón español decayó por el acoso recibido por parte de los buques británicos⁶⁰⁰.

En el contexto bélico, era frecuente que los buques de los Estados beligerantes utilizaran el pabellón de Estados neutrales para evitar detenciones y bloqueo. Esto sucedió, por ejemplo, en la guerra anglo-americana de 1812, durante la cual los buques estadounidenses que cruzaban el Océano Atlántico enarbolaban el pabellón portugués para evitar la detención por parte de las autoridades británicas⁶⁰¹, y en las guerras napoleónicas, como consecuencia del bloqueo continental, impuesto por Napoleón entre noviembre de 1806 y 1812, los comerciantes europeos cuyos negocios peligraban por este sistema recurrieron a “*all kinds of fake documents and flags*” para conservar su

⁵⁹⁷ Vid. ELTIS, D., *op. cit.*, pág. 47; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, págs. 34 y 35; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 514, y SHAUGHNESSY, T., y TOBIN, E., “Flags of inconvenience: freedoms and insecurity on the High Seas”, *Journal of International Law & Policy*, vol. V, 2006 – 2007, pág. 16, y DEL POZO, F., *op. cit.*, pág. 2.

⁵⁹⁸ Vid. ELTIS, D., *op. cit.*, págs. 54 y 55, que explica que en testimonios de la época se consideraba que “*very few real Spanish ships are employed*”, ya que los propietarios de la mayoría de los buques eran norteamericanos o británicos, e incluso indica que la bandera española se fabricaba en Reino Unido y se izaba justo antes de que zarpare el buque.

⁵⁹⁹ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 27 y 28. Vid. *Ibid.*, pág. 30, sobre el apresamiento de los buques *Douglass*, *Iago*, *Susan*, *Mary* y *Hero*, que navegaban ilegalmente bajo pabellón estadounidense, pero cuyos propietarios eran españoles, entre 1839 y 1841. Además, *ibid.*, pág. 34, se describe una práctica de cambio interesado de pabellón en las costas africanas entre 1842 y 1860, según la cual los buques llegaban con pabellón de Estados Unidos, pero, una vez a bordo los esclavos, se simulaba una venta a un nacional español para poder enarbolar el pabellón español, para evitar ser interceptados por el escuadrón africano de la marina estadounidense, ya que no existía un acuerdo entre España y Estados Unidos que permitiera la inspección de los buques (en cambio, sí existía tal tratado entre España y Reino Unido, de ahí el interés en el pabellón norteamericano de los esclavistas en aguas apatrolladas por la marina británica).

⁶⁰⁰ Vid. ELTIS, D., *op. cit.*, pág. 53, y SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 34.

⁶⁰¹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 8, y MANSELL, J. N. K., *op. cit.*, pág. 92.

actividad⁶⁰², que, en el caso de los navieros británicos, fueron sobre todo las banderas de principados alemanes, como Knyphausen o Papenburgo⁶⁰³. En el caso de la flota rusa, se adquirieron buques con pabellón estadounidense o británico⁶⁰⁴. Otros ejemplos son la utilización de los pabellones francés o británico por parte de los navieros genoveses para proteger sus buques de transporte de mercancías, la utilización del pabellón austriaco por parte de navieros napolitanos para ejercer la actividad de transporte marítimo en puertos griegos y el abanderamiento de buques en Francia en el siglo XVIII por parte de navieros irlandeses para ejercer la actividad marítima en el Reino Unido⁶⁰⁵. En el siglo XX, el buque *Soglasie*, cuyos propietarios tenían las nacionalidades griega e italiana, pero estaba abanderado bajo pabellón ruso, utilizó provisionalmente el pabellón italiano, concedido de forma excepcional por las autoridades italianas, aunque conservó la nacionalidad rusa, para huir desde Novorossiisk a Génova tras la nacionalización de la flota mercante zarista, operada por la Ley de nacionalización de la marina mercante, de 28 de enero de 1918⁶⁰⁶, donde fue inmovilizado del 20 de mayo al 4 de julio de 1920⁶⁰⁷.

Finalmente, cabe indicar el uso de pabellones extranjeros por nacionales de Estados sin litoral antes del reconocimiento explícito de su derecho a enarbolar su pabellón nacional. Uno de los casos más conocidos es el del buque *La Palme*, que era propiedad de las misiones evangélicas de Basilea, pero estaba registrado en Hannover con un propietario nominal alemán y navegaba con el pabellón de la recién unificada Alemania, debido a que el Consejo Federal Suizo había denegado a los verdaderos propietarios del buque el derecho a utilizar el pabellón suizo, ya que no estaba asentado el derecho al pabellón de los Estados sin litoral⁶⁰⁸. El buque fue capturado como buque enemigo por las autoridades francesas durante la guerra franco-prusiana (1870 – 1871) en las costas africanas. Sin embargo, el Consejo de Estado de Francia, por Decreto de

⁶⁰² Vid. HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *op. cit.*, pág. 5.

⁶⁰³ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 8; WISWALL, F. L., “Flags of Convenience”, en LOVETT, W. A. (Ed.), *United States Shipping Policies and the World Market*, Quorum Books, Westport / London, 1996, pág. 113, y SHAUGHNESSY, T., y TOBIN, E., *op. cit.*, pág. 16.

⁶⁰⁴ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 34.

⁶⁰⁵ Vid. MANSELL, J. N. K., *op. cit.*, pág. 92.

⁶⁰⁶ 23 января 1918 г. Принят декрет о национализации торгового флота, en НАТАНОВИЧ, В. С., ДМИТРИЕВИЧ, О. Г., *Декреты Советской власти*, Том I, 25 октября 1917 г. - 16 марта 1918 г., Государственное издательство политической литературы, Москва 1957, стр. 391 – 397 [23 de enero de 1918, Ley de nacionalización de la marina mercante, en NATANOVICH, V. S., DMITRIEVICH, O. G., *Decretos del Gobierno Soviético*, vol. I, Editorial Estatal de Literatura Política, Moscú, 1957, págs. 391 – 397] (traducción propia).

⁶⁰⁷ Vid. Tribunal de Apelación de Génova, *Katzikis c. Svorono di Pollone* (buque *Soglasie*), 19 de mayo de 1922, *Il diritto commerciale* 1922 I. 185, y *Journal de Droit International*, 1923, p. 1022. Este caso ha sido referenciado por GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 93 y 94; MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 169 – 171, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality*, *cit.*, págs. 160 y 161.

⁶⁰⁸ Este caso ha sido citado por PRADIER-FODÉRÉ, P., *Traité de droit international public européen et américain*, vol. VIII, A. Pedone, Paris, 1906, págs. 557 – 558, FAUCHILLE, P., *Traité de droit international public*, vol. II, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1925, pág. 904; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 78 – 80; ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 73; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 7, y MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 290.

10 de junio de 1872, revocó la decisión del tribunal de apresamientos de Burdeos, aduciendo la necesidad de atenerse a la actividad del buque, a la nacionalidad de sus propietarios, más que al signo externo del pabellón, y reconoció la necesidad de los propietarios suizos de navegar con pabellón extranjero. Esta decisión se tomó en atención al buen trato que recibieron los soldados franceses en Bourbaki por parte de Suiza durante la guerra.

Estos ejemplos de utilización de pabellones distintos del correspondiente a la nacionalidad del naviero son el precedente de una práctica que actualmente se encuentra muy extendida tanto en la flota mercante como en la flota pesquera mundial. Sin embargo, existen ciertos matices que distinguen estos antecedentes de los pabellones de conveniencia tal como se conocen actualmente, como se explicará a continuación.

2.2.- El surgimiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia y otras realidades conexas

A pesar de la existencia de los precedentes ya señalados, la doctrina es prácticamente unánime en situar el origen del fenómeno de la utilización de pabellones de conveniencia a principios del siglo XX⁶⁰⁹. Como se ha señalado en la doctrina, la principal diferencia entre la utilización de pabellones extranjeros con anterioridad y el fenómeno de los pabellones de conveniencia desarrollado en el siglo XX es el hecho de que, en el primer caso, los buques se transferían a los registros de las potencias marítimas tradicionales, mientras que, en el segundo caso, la transferencia de buques se realiza hacia pabellones de Estados sin tradición marítima o, en todo caso, distintos de las grandes potencias marítimas o de los Estados marítimos tradicionales, por motivos más diversos que los señalados para los antecedentes de los pabellones de conveniencia, fundamentalmente de carácter económico, mientras que anteriormente las razones de abanderamiento en el extranjero estaban normalmente relacionadas con motivos políticos o militares, como los ataques piratas o de las armadas de otros Estados, o la evitación de medidas proteccionistas⁶¹⁰. Además, la utilización de pabellones

⁶⁰⁹ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 233; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 22; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 70; STOPFORD, M., *Maritime economics*, Routledge, London / New York, 1988, 3.ª ed. [2009], pág. 671; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., “Pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales. Ventajas e inconvenientes de la creación de un Registro especial en Canarias”, *cit.*, págs. 255 y 256; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 240 y 241; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 156; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 60; CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 2; HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 14; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7; SUÁREZ, P., “Los pabellones de conveniencia”, *Ingeniería Naval*, vol. 2006, n.º. 835, 2006, pág. 75; COGLIATI-BANTZ, V. P., “Disentangling the ‘Genuine Link’: Enquiries in Sea, Air and Space Law”, *cit.*, pág. 392, nota 53, e IGLESIAS, M., *op. cit.*, pág. 318.

⁶¹⁰ Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 54; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 22; BERGANTINO, A., y MARLOW, P., “Factors influencing the choice of flag: empirical evidence”, *Maritime Policy & Management*, vol. 25, n.º. 2, 1998, págs. 157 – 174; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *Journal for Maritime Research*, vol. 2002, n.º. 1, 2002, págs. 89 y 90; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 521; FERREL, J. K., “Controlling flags of convenience: one measure to stop overfishing of collapsing fish stocks”, *Environmental Law*, vol. 35, n.º. 2, 2005, pág. 323; DRAPIER, S., *op. cit.*, pág. 3; LUO, M.; FAN, L., y LI, K. X., *op. cit.*, pág. 429; MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 204; GODIO, L. M. A., *op. cit.*, pág. 2, y FORD, J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, pág. 298.

extranjeros hasta principios del siglo XX no planteaba los mismos problemas jurídicos que los que se desarrollaron a partir de los años veinte, ya que se trataba de casos concretos de abanderamientos de corta duración, o de larga duración en los que el buque continuaba sometido de alguna manera al Derecho del Estado de nacionalidad de su propietario o al de otro Estado marítimo tradicional, e incluso existe jurisprudencia en la que se considera que un cambio de pabellón no implica necesariamente cambio de nacionalidad⁶¹¹. Por último, se suele indicar que el desarrollo del fenómeno tal como lo conocemos actualmente se produjo en relación con los navieros estadounidenses⁶¹², ya que fueron los primeros en promover la matriculación en los dos principales pabellones de conveniencia que existen actualmente: Panamá y Liberia. No obstante, también cabe destacar, por razones de proximidad, entre 1904 y 1909, la utilización de pabellones extranjeros (como el de Uruguay y el de Honduras) por los navieros españoles para evitar el pago de los derechos de abanderamiento en España, hasta la aprobación de primas a los buques de bandera nacional, que se produjo a través de la Ley, de 14 de junio de 1909, de protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas⁶¹³. Esta situación se produjo en medio de una grave y larga crisis de fletes, que puso en graves dificultades a muchas compañías navieras, fundadas o ampliadas en la época de bonanza económica en el sector naval de finales del siglo XIX⁶¹⁴.

Antes de la Primera Guerra Mundial, la mayor parte de la flota estadounidense, que, como se ha mencionado, resulta fundamental en el estudio de los pabellones de conveniencia, ya se encontraba registrada en otros Estados (especialmente, en el Reino Unido, Perú, Prusia, Portugal y los Países Bajos y, en el caso de la Confederación, durante el período de la Guerra Civil estadounidense, también Francia), en una tendencia que se remontaba, al menos, hasta la Guerra Civil estadounidense (1861 – 1865) y que combinaba tanto la mera utilización de una bandera extranjera como *ruse de guerre* como la transferencia efectiva del buque a un registro distinto⁶¹⁵. Sin

⁶¹¹ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 34 – 36.

⁶¹² Vid., v. gr., ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 24. Cabe destacar que frecuentemente la nacionalidad de los navieros estadounidenses no coincidía con su identidad nacional o étnica, existiendo un elevado número de ellos con ascendencia griega que conformaba un grupo de intereses diferenciados de los del resto de navieros estadounidenses.

⁶¹³ Vid. VALDALISO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España (...)*, *cit.*, pág. 126, y TORRES, M.; TORRES, E., y VALDALISO, J. M., *La Compañía Marítima del Nervión: Los hombres, la empresa y los barcos (1899 – 1986)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008, págs. 46 y 55. Nótese también la presencia de una gran variedad de pabellones extranjeros en el comercio exterior español desde la segunda mitad del siglo XIX, los cuales transportaron la mayor parte de las exportaciones españolas, debido tanto a la mayor competitividad de los pabellones extranjeros como a la falta de capacidad de la flota española, que, en 1880, sólo transportó el 6 % de las exportaciones, aunque normalmente el porcentaje de comercio exterior transportado en bandera española era entre el 20 y el 40 %. Vid. VALDALISO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España (...)*, *cit.*, págs. 38, 39, 42, 43, 60, 61 y 98.

⁶¹⁴ Vid. VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (1830 – 1983): Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*, Marcial Pons, Madrid, 2006, págs. 43 – 45.

⁶¹⁵ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 8; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 225, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 39 – 52. Como caso ilustrativo de esta situación, vid. *Reclamaciones de Alabama de los Estados Unidos de América contra Gran Bretaña*, Laudo de 14 de

embargo, fue en el período de entreguerras cuando los navieros estadounidenses comenzaron a buscar el ordenamiento jurídico más ventajoso económicamente para la explotación de sus buques⁶¹⁶, por varias razones. En 1915, se aprobó la *Seamen's Act* de LaFollette, que exigía la mejora de las condiciones de trabajo de los trabajadores del mar en los buques que enarbolasen pabellón estadounidense, lo cual generó una subida de los costes de explotación de los buques para una gran parte de los navieros estadounidenses, reduciendo, por tanto, el atractivo de las condiciones de registro de buques en los Estados Unidos y colocando a los navieros afectados en una situación de desventaja competitiva⁶¹⁷. Con la voluntad de mantener la mayor parte de la flota que fuera posible bajo pabellón estadounidense, se elaboró la *Shipping Act* de 1916, que permitía matricular buques en el extranjero solicitando un permiso administrativo de carácter discrecional⁶¹⁸. A través de la Ley 63, de 15 de diciembre de 1917, por la cual se reforma y adiciona el Código Fiscal⁶¹⁹, Panamá posibilitó el otorgamiento de su pabellón a buques propiedad de extranjeros, en consonancia con una práctica preexistente en algunos Estados de Centroamérica y de Sudamérica⁶²⁰. El 20 de agosto de 1919, se transfirió al registro panameño el carguero canadiense (aunque anteriormente estadounidense y mexicano) *Zafiro*, que pasó a llamarse *Belén Quezada*,

septiembre de 1872, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXIX, págs. 125 – 134, en el que se declaró que Reino Unido había incurrido en falta de diligencia en el cumplimiento de la neutralidad acordada en el Tratado de Washington por permitir la entrada a sus puertos de los buques confederados *Alabama, Oreto / Florida, Shenandoah, Tuscaloosa, Clarence, Tacony y Archer*, por lo que debía pagar a Estados Unidos una compensación de quince millones quinientos mil dólares en oro.

En España, la situación de la flota no debió ser muy distinta. A pesar de ser una cuestión poco estudiada, de la Real Orden de 3 de mayo de 1845, *Gaceta de Madrid*, núm. 3888, de 7 de mayo de 1845, pág. 1, se deduce que existían numerosos comerciantes españoles que residían en el extranjero y que tenían abanderados sus buques en sus países de residencia debido a la inestabilidad generada por la independencia de las antiguas colonias americanas, pero “que volverían gustosos al seno de su patria”. En este caso, D. Fernando de Arrigunaga, residente en Burdeos, había solicitado el abanderamiento y matriculación en España de cuatro buques que había construido en Francia, para lo cual debía fijar su residencia en España, de conformidad con el artículo 4.º con la Ley de 28 de octubre de 1837. El Director General de la Armada concedió el abanderamiento y matriculación solicitados, “[...] queriendo [...] hacer ver la benévola disposición con que el Gobierno acogerá a todos los españoles que estimulados por el amor patrio y el noble deseo de coadyuvar al bien de su país, anhelan trasladarse con sus caudales a la industria a la Metrópoli a favor de la confianza que inspira la estabilidad de las instituciones y la protección de las leyes [...]”.

⁶¹⁶ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, cit., pág. 107.

⁶¹⁷ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 515, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 26. En este contexto se enmarca el asunto del *I'm Alone (Canada v. United States) (1935) 3 R.I.A.A. 1609*, en el que un buque de pabellón canadiense, pero cuyos propietarios eran estadounidenses, fue sometido a una persecución en caliente y hundido en alta mar por las autoridades estadounidenses por tratar de introducir bebidas alcohólicas de contrabando en Estados Unidos en la época de la ley seca, y en el que se decidió que las autoridades podían endagar sobre la identidad del verdadero propietario del buque, siempre y cuando afectase al *petitum* o a la reclamación presentada, *vid.*, v.gr., MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 100 – 107, y SICO, L., *L'alto mare*, G. Giappichelli Editore, Torino, 1999, págs. 11 y 12.

⁶¹⁸ Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 225.

⁶¹⁹ *Gazeta Oficial* de la República de Panamá, Número extraordinario, de 24 de diciembre de 1917, págs. 1 – 5.

⁶²⁰ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 9 y 40, y SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35.

para permitir la venta de bebidas alcohólicas a bordo en los trayectos entre los Estados Unidos y Canadá, evitando la aplicación de la Ley Volstead, de 1919⁶²¹. Este buque se considera como el primer buque extranjero abanderado en Panamá⁶²². Al año siguiente, se aprobó en los Estados Unidos la *Jones Act*, que incrementó el poder del *United States Shipping Board* (USSB) para controlar la aplicación de la legislación⁶²³. En 1921, la sociedad estadounidense Pacific Freighters adquirió siete antiguos buques alemanes del USSB con la condición de que no se inscribieran en el registro estadounidense, que tenía por aquel entonces un exceso de capacidad, por lo que se transfirieron al pabellón panameño por las ventajas que ofrecía con respecto al estadounidense sobre las condiciones de inspección y de derechos de los trabajadores del mar, así como en cuestión de tributación⁶²⁴. En 1922, United American Lines, una empresa estadounidense de transporte dirigida por William Averell Harriman, transfirió dos de sus buques (el *MV Reliance* y el *MV Resolute*, que habían sido buques alemanes durante la Primera Guerra Mundial) del registro estadounidense al registro panameño para eludir la aplicación de la normativa que prohibía la venta de bebidas alcohólicas a bordo de los buques que enarbolaban el pabellón estadounidense⁶²⁵, posiblemente porque estos buques cubrían la línea Hamburgo – Nueva York y se encontraba en un contexto altamente competitivo⁶²⁶, aunque también influyó el recuerdo de que el hundimiento de buques con pabellón estadounidense propició la entrada de los Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial⁶²⁷. La elección del pabellón panameño se debió al carácter

⁶²¹ El nombre oficial de esta ley estadounidense era *National Prohibition Act*.

⁶²² Vid. CARLISLE, R., *Sovereignty for sale: the origins and evolution of the Panamanian and Liberian flags of convenience*, Naval Institute Press, Annapolis, 1981, pág. XIV; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág.: 515 MAURER, N. y YU, C., *The Big Ditch: How America took, built, ran, and ultimately gave away the Panama Canal*, Princeton University Press, Princeton, 2010, pág. 271; CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 116, 121 y 122, y PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 14.

⁶²³ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 515.

⁶²⁴ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 117 y 118.

⁶²⁵ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 9 y 10; A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 233; METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 54; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 22; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, págs. 255 y 256; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 240 y 241; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 156; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 60; CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 2; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 515; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 89; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7; COGLIATI-BANTZ, V. P., “Disentangling the ‘Genuine Link’: Enquiries in Sea, Air and Space Law”, *cit.*, pág. 392, nota 53, y PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 14.

⁶²⁶ En este sentido, el presidente de la United American Lines, W. A. Harriman, había declarado lo siguiente: “*The position of American shipping today is precarious. World trade is badly depressed; ocean rates are low and operating expenses high. Foreign shipping suffers from this condition, but American shipping suffers more because it costs more to run boats under the American flag, and because we have had less experience in world trade. The next five or ten years will be highly competitive ones and will test the strength of the shipping organizations of the various countries. Those, which cannot compete, will be forced to quit. Under these circumstances, I consider the ship subsidy question a vital one for this country. If Congress sees fit to pass the subsidy bill thus giving American ship-owners assistance which is needed to see them through this critical period, I will then feel confident of the future*”. Vid. “United American Lines Two Years Old”, *The Nautical Gazette*, Nueva York, 26 de agosto de 1922, pág. 267.

⁶²⁷ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 2, 3 y 132.

especial de las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos de América. De hecho, en los años veinte y treinta, los consulados de los Estados Unidos representaban los intereses de Panamá en el extranjero y expedían patentes de navegación panameñas donde no había consulado panameño⁶²⁸. En 1925, Panamá abrió su registro a navieros de cualquier nacionalidad, y en 1927 asimiló sus leyes a las de Nueva York y Delaware⁶²⁹. La flota panameña pasó de estar formada por 15 buques en 1924 a contar con 159 buques en 1939 y 602 buques en 1958⁶³⁰. En este mismo período, la United Fruit Company (La Frutera), que tenía una gran importancia en la política de América Central, comenzó a transferir sus buques del pabellón estadounidense al de Panamá y, posteriormente, al de Honduras, por el control que ejercía sobre ese Estado⁶³¹. Junto con Liberia, estos primeros pabellones de conveniencia comenzaron a denominarse conjuntamente “PanLibHon” o “PanHoLib”⁶³².

Entre 1919 y 1935, otro de los registros empleados por los navieros estadounidenses fue el de Danzig por el estatuto internacional especial que adquirió tras el Tratado de Versalles, para evitar la confiscación de los buques de sus filiales en Alemania, pero, poco antes del comienzo la Segunda Guerra Mundial, siete de los buques, propiedad de la Baltic-American Petroleum Import Company (Bapico), filial de la estadounidense Esso Shipping Company, y gestionados por Waried Tankschiff Rhederei GmbH (con sede en Hamburgo), fueron transferidos a los pabellones belga, británico, francés, alemán, italiano y estadounidense, y éstos y los otros veinticinco fueron transferidos al pabellón panameño para ser más competitivos, para evitar que cayeran bajo control alemán y para eludir las disposiciones de la *Neutrality Act 1935*⁶³³.

⁶²⁸ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 9; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 240; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 256; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 159; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 516; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7; CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 120, y PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 14.

⁶²⁹ Ley No. 8, de 12 de enero de 1925, por la cual se establece el procedimiento para la nacionalización y arqueo de naves y se dictan otras disposiciones, *Gaceta Oficial* de Panamá n.º. 4562, de 23 de enero de 1925, y Ley No. 32, de 26 de febrero de 1927, sobre Sociedades Anónimas, *Gaceta Oficial* de Panamá n.º. 5067, de 16 marzo de 1927. Vid. PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 14, sobre la imitación de las leyes estadounidenses.

⁶³⁰ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 11; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 10, y SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 61. En cuanto al crecimiento de la flota de conveniencia en Panamá, *vid.* CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 124 – 127.

⁶³¹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 10; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 159; MONTERO, F. J., *op. cit.*, págs. 516 y 517, y DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7.

⁶³² Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 241, y CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, en MICHALOWSKI, S. (Ed.), *Corporate Accountability in the Context of Transitional Justice*, Routledge, Abingdon, 2013, pág. 233.

⁶³³ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 13; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 10 y 11; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 226; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 247, nota 3; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35; THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 22 y 23; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 240; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 61; VUKAS, B., y VIDAS, D., “Flags of Convenience and High Seas Fishing: The Emergence of a Legal Framework”, en STOKKE, O. S. (Ed.), *Governing High Seas Fisheries: The Interplay of Global and Regional Regimes*, Oxford University Press, Oxford, 2001, pág. 55; MONTERO, F. J., *op. cit.*, págs. 516 y

La propiedad de los buques se traspasó a la Panama Transport Company, pero los buques continuaron gestionados por la Waried Tankschiff Rhederei GmbH hasta 1937 ó 1938, y, a partir de entonces, Esso asumió directamente su control⁶³⁴. La finalidad última de estas transferencias de buques era mantener la participación de los Estados Unidos en el transporte marítimo internacional⁶³⁵. Además del caso de los Estados Unidos, navieros de Suecia, Finlandia y Lituania utilizaban el registro de Danzig en los años treinta del siglo pasado para realizar contrabando de alcohol en el mar Báltico⁶³⁶, en una práctica que recuerda a la utilización del pabellón panameño por parte de algunos navieros estadounidenses a principios del siglo XX.

Posteriormente, sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial⁶³⁷, otros navieros –incluyendo los navieros griegos, especialmente aquellos que habían emigrado a Londres y Nueva York, propietarios de una buena parte de la flota mundial, como los Goulandris, Livanos, Kulukundis, Niarchos y Onassis⁶³⁸– reprodujeron esta estrategia, produciéndose una fuga de los pabellones nacionales⁶³⁹, por diversos motivos. Entre ellos, destacaba la voluntad de reducir los costes de funcionamiento y explotación de los buques en los ámbitos fiscal, laboral y de seguridad para conseguir el máximo beneficio posible, en un contexto de creciente competencia⁶⁴⁰, aunque no era la única motivación

517; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7; ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 196, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 107 – 115.

⁶³⁴ *Vid.* CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 111.

⁶³⁵ *Vid.* THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 140.

⁶³⁶ *Vid.* CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 111 y 112.

⁶³⁷ *Vid.* HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 16; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 11 y 12; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 226; THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 22 y 25; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 61, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 275.

⁶³⁸ *Vid.* ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 20; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 22 y 23, y HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 226, 227 y 241. En cambio, como nota esta última autora *op. cit.*, pág. 245, en otros casos, como, por ejemplo, Reino Unido y Noruega, los pabellones no tuvieron tanto éxito, debido a la fuerza de los sindicatos de trabajadores del mar en esos Estados y a la existencia de incentivos financieros ofrecidos por los gobiernos a sus flotas nacionales.

⁶³⁹ *Vid.* HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, págs. 15 y 26. En inglés, se denomina “*flight from national flags*”, *vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 26; READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 29, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 3, 215 y 218.

⁶⁴⁰ *Vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 2, 9, 10, 26 – 36 y 38; EGIYAN, G. A., “‘Flag of convenience’ or ...”, *cit.*, pág. 107; OSIEKE, E., “Flags of convenience vessels: recent developments”, *American Journal of International Law*, vol. 73, n.º. 4, 1979, pág. 604; METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 63; THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 26 y 33; BERGANTINO, A., y MARLOW, P., *op. cit.*, pág. 159; MONTEBELLO, C., *op. cit.*, págs. 149, 150 y 165; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 55; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, págs. 94 – 96; HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 13; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 517; SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 75; STØLSVIK, G., “Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea”, en KWA, C. G., y SKOGAN, J. K., *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, London / New York, 2007, págs. 164 y 165; DRAPIER, S., *op. cit.*, págs. 3, 4 y 6; ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 196, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 27. Concretamente, HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 227 – 235, 242 y 243, se refiere a que, en los años cuarenta y cincuenta del siglo pasado, los navieros griegos se distanciaron de Grecia y abanderaron sus

existente. Así, diversos autores han notado que, en ocasiones, los pabellones de conveniencia se han utilizado para evitar infringir políticas de neutralidad o la requisa en determinadas guerras, para evitar restricciones al comercio o embargos, o para eludir la discriminación por razón de pabellón, siendo los ejemplos más representativos de este último caso los navieros de Grecia, Israel, Sudáfrica y Taiwán⁶⁴¹. En el caso de los navieros europeos, la utilización de pabellones de conveniencia comenzó a producirse para evitar la requisa durante la Segunda Guerra Mundial⁶⁴² y, en España, durante la Guerra Civil⁶⁴³. Sin embargo, en ocasiones, se ha distinguido, siguiendo a BOCZEK⁶⁴⁴, las causas que disuaden o impiden que los navieros registren sus buques en los pabellones correspondientes a su Estado de nacionalidad de las causas que motivan la elección de un determinado pabellón de conveniencia. Tal distinción carece de relevancia teórica o doctrinal, aunque es evidente su relevancia práctica en el ejercicio profesional.

No obstante, poco después del final de la Segunda Guerra Mundial, el contexto político de Panamá provocó una pérdida de la confianza en el uso de su registro de buques asegurando el mantenimiento del control efectivo de los Estados Unidos y una

buques en pabellones de conveniencia de forma masiva debido a las políticas intervencionistas que llevó a cabo el gobierno durante la Segunda Guerra Mundial, especialmente la normativa fiscal y la requisa de los buques de más de 4000 TPM para su fletamento por parte de Reino Unido a cambio de precios fijos, establecida a través del Acuerdo Anglo-Griego de mayo de 1941 y del Decreto 3009/1941. Sin embargo, como reconoce esta autora, estas justificaciones serían accesorias a la de la necesidad de mantener la competitividad de la flota griega en el contexto de unos costes de explotación de buques crecientes en Grecia, la política favorable a la transferencia de buques a pabellones de conveniencia y la crisis de fletes de 1948 – 1950.

⁶⁴¹ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 13; ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 21 y 83 – 85; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 10 y 36; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion”: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 367; THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 22 y 24; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link and the 1986 UN Convention on the Registration of Ships”, *Marine Policy*, 1988, vol. 12, n.º. 3, pág. 315; TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 33; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 62; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 227; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 157; CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 2; CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1988”, *cit.*, pág. 320, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 35. HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 14, destacan el caso de China, que, debido a los embargos, realizaba su transporte marítimo a través de empresas conjuntas establecidas en Polonia, Checoslovaquia y Albania.

⁶⁴² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 198.

⁶⁴³ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 256; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 516, y DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7. Vid. también VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (...)*, *cit.*, págs. 82 y 83, y págs. 87 – 89, donde se relata un intento de evitar la requisa de varios buques: durante la Guerra Civil, Ramón de la Sota y Aburto creó la Bay of Biscay Shipping Co. e intentó abanderar bajo pabellón británico algunos de sus buques que no se encontraban requisados por ninguno de los gobiernos, en parte por el contexto político y, en parte, por la división política y económica existente dentro de su compañía naviera, formada conjuntamente con la familia Aznar. Sin embargo, no consiguió su objetivo por la interposición de varias demandas para recuperar esos buques por parte de la nueva dirección de la compañía. En TORRES, M.; TORRES, E., y VALDALISO, J. M., *La Compañía Marítima del Nervión (...)*, *cit.*, pág. 82, se indica que muchos buques fueron requisados por los gobiernos de los dos bandos o permanecieron amarrados en puertos extranjeros, y solo una pequeña parte del tonelaje pudo ser utilizado, generalmente bajo pabellón italiano o alemán.

⁶⁴⁴ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 26 – 63.

inspección de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)⁶⁴⁵, por lo que se buscaron soluciones alternativas. En 1949, comenzó a funcionar el registro de buques de Liberia, en cuya creación intervinieron directamente el antiguo Secretario de Estado de los Estados Unidos, Edward Stettinius, y empresarios estadounidenses, como un elemento complementario para sus negocios en Liberia, realizados a través de la Liberia Company, aprovechando las estrechas relaciones políticas y económicas que, por razones evidentes, existían entre los dos Estados, teniendo en cuenta la participación de los Estados Unidos en la creación de este país de África occidental, así como el apoyo que prestaba a los gobernantes liberianos y la proximidad política, económica y lingüística entre los dos Estados, y que se enmarcaban dentro de una estrategia para extender la influencia política estadounidense para evitar el avance del comunismo en los regímenes africanos⁶⁴⁶. La legislación marítima de Liberia se modeló según el Código Marítimo de los Estados Unidos y contó con un informe externo delegado por el gobierno estadounidense, y existían acuerdos de reparto de los beneficios con la sociedad estadounidense International Trust Company, relacionada con Liberian Company, y el registro se fundó directamente en Nueva York, donde era gestionado a través de la sociedad Liberian Services, Inc., aunque posteriormente trasladó su sede a una localidad del Estado de Virginia⁶⁴⁷.

En 1955, la flota de Liberia superó a la de Panamá en tonelaje abanderado y, en 1958 y 1967, a la del Reino Unido⁶⁴⁸. Como se ha mencionado, este crecimiento se debió en parte a la inestabilidad política que existía en Panamá en aquella época. A pesar de ello, en 1958, la flota compuesta por los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia⁶⁴⁹ ya era la cuarta flota mundial, ya que representaba el 13.6% del tonelaje mundial⁶⁵⁰.

Si bien existió siempre cierta preocupación por el creciente número de matriculaciones en pabellones de conveniencia, la reacción inicial de los actores internacionales se podría considerar ambigua, puesto que las únicas organizaciones que

⁶⁴⁵ Vid. MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 518; CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 155 y 156, y PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 15.

⁶⁴⁶ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 12 y 13; CARLISLE, R., “The ‘American Century’ Implemented: Stettinius and the Liberian Flag of Convenience”, *Business History Review*, vol. 54, n.º 2, 1980, págs. 175 – 191; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 71; STOPFORD, M., *Maritime economics*, *cit.*, pág. 671; MATLIN, D. F., *op. cit.*, pág. 1042; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 240 y 241; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 159; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 61 y 81; STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 164, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 156 – 158.

⁶⁴⁷ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.* pág. 159; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139; READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 27, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 160 – 166.

⁶⁴⁸ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 10 y 11; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 13, 16 y 17, y SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35.

⁶⁴⁹ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 231.

⁶⁵⁰ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 4, A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 233.

se encargaron del estudio del fenómeno desde sus inicios fueron la *International Transport Workers' Federation* (ITF), la mayor unión de sindicatos de trabajadores del sector del transporte, que encargó un estudio sobre la cuestión a la OIT en 1928, y la propia OIT, que, ya en los años treinta del siglo pasado, analizó diversas cuestiones relacionadas con las condiciones de trabajo a bordo de los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia, como los salarios, las pensiones y los convenios colectivos⁶⁵¹. De hecho, la aparición de un movimiento organizado de oposición a los pabellones de conveniencia no se produjo hasta mediados del siglo XX, coincidiendo con la primera crisis del mercado de fletes, debida al exceso de capacidad de la flota posterior a la Segunda Guerra Mundial, entre 1948 y 1950⁶⁵², porque durante la misma se puso de manifiesto con mayor intensidad la ventaja competitiva que suponía la utilización de pabellones de conveniencia. En sus congresos de 1948 y 1949, la ITF condenó las transferencias de buques hacia pabellones de conveniencia por parte de navieros europeos, instó al Programa de Recuperación Europea a no utilizar esos buques para el transporte de mercancías y amenazó con iniciar un boicot mundial contra los buques que enarbolasen los pabellones panameño y liberiano, aunque finalmente no se llevó a cabo, ya que las autoridades panameñas permitieron una inspección de las condiciones a bordo de los buques que enarbolaban el pabellón de Panamá y propusieron diversas reformas normativas y administrativas⁶⁵³.

En algunos casos, los gobiernos de los Estados de nacionalidad de los navieros (especialmente, el gobierno de los Estados Unidos) aceptaron e incluso promovieron estas prácticas, como forma de desarrollar el sector naval sin recurrir a subvenciones estatales⁶⁵⁴. Sin embargo, como consecuencia del aumento constante del número de matriculaciones de buques en pabellones de conveniencia, especialmente en los registros de Panamá y Liberia, los Estados marítimos tradicionales y sus sindicatos, que no podían ejercer ningún tipo de control sobre los buques, comenzaron a intentar contener el fenómeno, destacando los contenciosos por las dudas sobre la jurisdicción

⁶⁵¹ Vid. OIT, *Conditions in Ships Flying the Panama Flag: Report of the Committee of Enquiry of the International Labour Organization*, OIT, Ginebra, 1949, pág. 45; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 5, 64 y 65, y MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 384.

⁶⁵² Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 242 y 243; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 261, y PIETTE, G., *op. cit.*, pág. 20.

⁶⁵³ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 65 – 68; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 243, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 517.

⁶⁵⁴ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 31; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 30, y MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 367, que indican que “*The use of alternative registries by American shipowners was encouraged by the American government as a means of maintaining a merchant fleet under American control without requiring public taxation to subsidize it*”. El apoyo del gobierno estadounidense a esta práctica también se menciona en SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 39; en THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27, y en TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 33. De hecho, en 1920, el propio presidente de la *United States Shipping Board*, el Almirante William S. Benson, reconoció la conveniencia de sortear las desventajas de la normativa estadounidense mediante el registro del buque en otro Estado de pabellón, como ha indicado MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 515.

del *National Labor Relations Board* (NLRB)⁶⁵⁵ de los Estados Unidos sobre la defensa de los derechos colectivos a bordo de los buques que eran propiedad de navieros estadounidenses, pero estaban abanderados bajo pabellones de conveniencia⁶⁵⁶. Tanto los navieros como los gobiernos europeos temían la enorme ventaja competitiva que suponía la utilización de pabellones de conveniencia por parte de los navieros estadounidenses, por lo que, durante los años cincuenta del siglo pasado, se opusieron a esta práctica, aunque posteriormente esa oposición se fue haciendo cada vez más débil⁶⁵⁷. La Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE) no comenzó a estudiar el fenómeno de los pabellones de conveniencia como una amenaza para el sector del transporte marítimo en Europa hasta 1954, aunque posteriormente dedicó varios informes al seguimiento de la cuestión⁶⁵⁸.

En 1957, se realizó una investigación sobre la transferencia de buques a pabellones extranjeros en el seno del *Committee on Interstate and Foreign Commerce* del Senado de los Estados Unidos de América⁶⁵⁹. La reacción frente al fenómeno de los pabellones de conveniencia estuvo presente durante la Primera Conferencia de Ginebra sobre Derecho del Mar y a la aprobación posterior de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958. Además, comprende el intento de excluir a los representantes de los Estados de los pabellones de conveniencia del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI), en 1959. Para ello, la OCMI solicitó un Dictamen Consultivo del TIJ sobre el artículo 28.a) de la Convención para el establecimiento de la OCMI de 1948, sobre la interpretación del concepto de “*largest ship-owning nations*”, ya que los Estados marítimos tradicionales (en este caso, los Países Bajos, el Reino Unido, Noruega y Francia) pretendían que se considerase que esa

⁶⁵⁵ Se trata de una agencia federal independiente creada en 1935 para defender el derecho de asociación de los trabajadores para mejorar sus salarios y sus condiciones de trabajo.

⁶⁵⁶ Vid. MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion”: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 368; DAGENAIS, D. “Foreign Ships in American Ports: The Question of NLRB Jurisdiction”, *Cornell International Law Journal*, vol. 9, n.º. 1, 1975, págs. 50 – 81, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 169 – 179. En relación con la cuestión de los pabellones de conveniencia, en *McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras*, 372 U.S. 10 (1963), el Tribunal Supremo de Estados Unidos anuló el nombramiento de un sindicato estadounidense como representante de los tripulantes extranjeros de buques con pabellón de Honduras, pero relacionados económicamente con Estados Unidos a través de la United Fruit Company, afirmando que la *National Labor Relations Act* no resultaba aplicable a las actividades marítimas de buques extranjeros con tripulación extranjera, como ya había declarado en *Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S.A.*, 353 U.S. 138 (1957). Por lo que respecta a España, destaca también, por razones de proximidad, el Decreto de 22 de agosto de 1931, *Gaceta de Madrid*, núm. 235, de 23 de agosto de 1931, pág. 1414, por el que se prohibían la enajenación y gravamen a favor de personas naturales o jurídicas extranjeras de las embarcaciones mercantes nacionales y su abanderamiento en cualquier país extranjero, so pena de nulidad de los títulos e inscripciones, e incautación de los buques que infringiesen la prohibición.

⁶⁵⁷ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 39, 64 y 81; THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 27 y 28; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 70, y HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 243.

⁶⁵⁸ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 82.

⁶⁵⁹ Vid. *Ship Transfers to Foreign Flag, Hearings before the Merchant Marine and Fisheries Subcommittee of the Committee on Interstate and Foreign Commerce*, U. S. Sen. 85th Cong., 1st Sess. on S. 1488 (1957), citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 1.

expresión se refería a los Estados de nacionalidad del propietario real del buque o a Estados que hubiesen contribuido decisivamente al desarrollo de la seguridad marítima⁶⁶⁰. Sin embargo, se aceptó la posición de los Estados Unidos, Panamá y Liberia, según la cual la frase, interpretada de conformidad con los trabajos preparatorios y con otros artículos de la Convención para el establecimiento de la OCMI, así como de otros tratados internacionales, y según un criterio teleológico, hacía referencia al tonelaje registrado en cada Estado, sin consideración de los intereses presentes sobre el buque, por lo que debían estar representados los Estados con mayor tonelaje bruto abanderado, independientemente de la nacionalidad y del carácter público o privado de los propietarios de los buques, ya que era el mejor criterio objetivo para medir la importancia de las flotas⁶⁶¹.

Dado que en los buques matriculados en pabellones de conveniencia las condiciones de trabajo eran peores que en los buques matriculados en pabellones tradicionales, se produjo una fuerte reacción sindical frente a esta práctica⁶⁶², promovida especialmente por la ITF. En 1958, la ITF comenzó un boicot mundial de cuatro días de duración contra los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia y no habían suscrito acuerdos aceptables para intentar que se adoptara una definición precisa de la relación auténtica y acabar con la explotación de los trabajadores del mar. Sin embargo, esta iniciativa tuvo un impacto relativo y desigual, porque carecía del apoyo de la *International Shipping Federation* (ISF), la patronal de los navieros de la *International Chamber of Shipping*, que consideraba que sería contrario a los convenios colectivos y a las legislaciones nacionales de los Estados donde se debería llevar a cabo⁶⁶³. A pesar de su impacto desigual, el boicot consiguió que algunos de los propietarios de los buques firmaran acuerdos con la ITF en materia de salario de los trabajadores y que se implementara el *Blue certificate*, el sello de cumplimiento de los requisitos de la ITF⁶⁶⁴.

En los Estados Unidos, esta medida, junto con la liberalización de la normativa griega sobre registro de buques, propició un regreso al pabellón nacional de los buques de muchos de los navieros griegos, y globalmente permitió un retroceso temporal del

⁶⁶⁰ *Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, págs. 150 – 172. Para un análisis de esta sentencia, *vid.* MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 377.

⁶⁶¹ En la versión original, se puede percibir claramente el contraste entre la expresión “*the largest ship-owning nations*”, presente en el texto de la Convención, y “*nations owning substantial amounts of merchant shipping*”, utilizada por el TIJ para argumentar sus conclusiones. *Vid. Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, págs. 162 – 171.

⁶⁶² *Vid.* THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 37, y ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 166.

⁶⁶³ *Vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 75 – 77, 87 y 88; OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 605 y 606, nota 6; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 384, y THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28.

⁶⁶⁴ *Vid.* ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 134; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 77 – 81; MARTÍNEZ, J. A., *op. cit.*, pág. 36, y ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 166.

tonelaje matriculado en pabellones de conveniencia⁶⁶⁵, y, dada la intensidad del boicot en los puertos de los Estados Unidos de América, algunos buques fueron transferidos de los registros de Panamá y Liberia a pabellones europeos⁶⁶⁶. De hecho, el número de matriculaciones de buques en pabellones de conveniencia únicamente descendió entre 1959 y 1964, como consecuencia de la crisis de fletes de 1958, debida a un exceso de tonelaje en relación con la demanda, en parte debido a la construcción indiscriminada de buques por parte de los navieros griegos⁶⁶⁷; la situación de relativa estabilidad en los costes de explotación de los buques y los incentivos presentes en la normativa de los Estados marítimos tradicionales, que hizo que algunos navieros volvieran a utilizar su pabellón nacional, así como al boicot contra los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia realizado por la ITF en 1958⁶⁶⁸. Así, en 1962, el tonelaje abanderado en pabellones de conveniencia era el 10.9 % del total⁶⁶⁹. No obstante, los efectos de esta crisis se hicieron notar también en las flotas nacionales y, en España, ante la insuficiencia de las primas a la navegación ofrecidas por el gobierno y el impacto de las políticas proteccionistas de algunos Estados, varias compañías abandonaron parte de sus líneas regulares y de cabotaje de gran tradición, tuvieron que reducir el número de sus buques o se vieron obligados a vender sus empresas a compañías extranjeras⁶⁷⁰.

Sin embargo, los navieros a favor de la transferencia de buques hacia pabellones de conveniencia también se organizaron. En noviembre de 1958, los navieros estadounidenses que habían transferido sus buques a los registros de Panamá, Liberia, Honduras y Costa Rica crearon el *American Committee for Flags of Necessity* (ACFN), que, en 1973, se convirtió en la *Federation of American Controlled Shipping* (FACS)⁶⁷¹, con la misión de defender el derecho de los navieros de elegir libremente un registro de buques y corregir la visión negativa de los pabellones de conveniencia que se había extendido en relación con las cuestiones sociales y de seguridad. Conviene destacar que, en octubre de 1957, se propuso en el seno de la *Chamber of Shipping* del Reino Unido la creación de un “club de países marítimos” que prohibiría la enajenación de buques que pudiesen aumentar las flotas bajo pabellón de conveniencia y establecería medidas

⁶⁶⁵ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 21; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 13 y 36 – 38; A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 251, y OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 605 y 606, nota 6.

⁶⁶⁶ Vid. MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion?: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 384.

⁶⁶⁷ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 243.

⁶⁶⁸ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 80; A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 231, y HARLAFTIS, G., *op. cit.*, págs. 243 – 245. No obstante, VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (...)*, *cit.*, págs. 84, 116, 169, 172, 183, 251 y 283, nota 143, aunque ofrece ejemplos de buques que enarbolaban el pabellón español, menciona un informe de 1957 en el que se indica que más de un tercio de la flota española, que representaba un total de 500 000 toneladas de peso muerto, se encontraba abanderado en pabellones de conveniencia.

⁶⁶⁹ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 233.

⁶⁷⁰ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, págs. 17 y 19, y VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (...)*, *cit.*, págs. 16, 165 – 173, 186, 253, 254, 256 y 259.

⁶⁷¹ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 135; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 28; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27, CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 175 y 181.

para disuadir a los navieros de la utilización de pabellones de conveniencia, pero no se llevó a cabo por falta de apoyos suficientes⁶⁷².

Desde 1964, se identificaron dos tendencias claras dentro del fenómeno: por un lado, el incremento de la flota de conveniencia en términos relativos y absolutos, y, por otro lado, el aumento en el número de Estados que ofrecían registros abiertos⁶⁷³. En los años setenta del siglo pasado, debido al incremento en los costes de explotación de los buques, la flota de conveniencia continuó su crecimiento, llegando a representar el 20 % del tonelaje mundial⁶⁷⁴, lo cual en 1973 la convirtió en la primera flota mundial⁶⁷⁵. Como manifestación de esta tendencia, se puede observar que algunos de los navieros propietarios de una importante parte de la flota mundial, nacionales de Alemania y Japón, comenzaron a transferir buques a registros abiertos, y los navieros de los Países Bajos pasaron a realizar las matriculaciones de los buques de nueva construcción en el extranjero⁶⁷⁶.

Sin embargo, de los cuatro pabellones de conveniencia existentes en 1958, sólo dos (Panamá y Liberia), seguían teniendo relevancia⁶⁷⁷, en gran parte por las relaciones privilegiadas que estos Estados tenían con los Estados Unidos, ya que muchos de los navieros que acudían a sus registros tenían nacionalidad estadounidense⁶⁷⁸. En cuanto a las matriculaciones de buques realizadas en los registros de Panamá y Liberia, se percibían dos tendencias: los nuevos propietarios registraban sus buques bajo pabellón liberiano, y sólo quienes ya tenían sus buques abanderados en Panamá registraban sus buques allí por la inestabilidad política que existía en este país en los años sesenta y setenta⁶⁷⁹. De hecho, Panamá, como se indicó anteriormente, ya había perdido durante la década de los cincuenta una parte importante de la flota abanderada, especialmente de la perteneciente a navieros griegos, que transfirieron el 25 % de su flota del pabellón de Panamá al pabellón de Liberia⁶⁸⁰. En el caso de Liberia, en los años setenta llevó a cabo el desarrollo de su propia flota gracias al florecimiento de la exportación del mineral de hierro, y se trató de elevar los estándares de seguridad de los buques que enarbolaban su

⁶⁷² Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 128 y 144.

⁶⁷³ Vid. DOGANIS, L., y METAXAS, B. N., *The impact of Flags of Convenience – Transport Studies Group Report 3*, Polytechnic of Central London, London, 1976, pág. 76, citados por MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 365, nota 4.

⁶⁷⁴ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 231.

⁶⁷⁵ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 231.

⁶⁷⁶ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 231.

⁶⁷⁷ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 233.

⁶⁷⁸ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 237.

⁶⁷⁹ Vid. A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 237, y THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 25.

⁶⁸⁰ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 243.

pabellón, por lo que, entre finales de los años setenta y los años ochenta, perdió un cuarto del tonelaje que tenía abanderado⁶⁸¹.

Costa Rica modificó su legislación porque muchos de los navieros que matriculaban sus buques en su registro no pagaban la cuota correspondiente o se dedicaban a actividades ilegales, por lo que prohibió la concesión del pabellón a buques extranjeros en 1958 y su flota se redujo hasta desaparecer, debido a la ausencia de marina mercante, y Honduras eliminó progresivamente los incentivos fiscales al registro de buques, por lo que los únicos buques de propiedad extranjera que permanecieron en su flota fueron los de algunos propietarios alemanes y los de las filiales de United Fruit Company, aunque en este caso se podía considerar que existía una conexión material entre los buques y el Estado de pabellón⁶⁸². El registro libanés era uno de los pabellones de conveniencia que mayor crecimiento había experimentado en su flota, pero declinó también rápidamente por las deficientes condiciones de seguridad que exigía a sus buques y el desprestigio que obtuvo tras la detención de uno de sus buques (el *Marucla*) en Cuba por parte de las autoridades estadounidenses en 1962⁶⁸³. En los años setenta, se intentó impulsar de nuevo el registro, pero con mayor control sobre la flota abanderada. Otro de los registros de mayor crecimiento fue el de Singapur, que se creó en 1966, pero se convirtió en pabellón de conveniencia en 1969 y en ese año contaba con 150 000 TRB abanderadas, tonelaje que se incrementó hasta las 580 000 TRB en 1971⁶⁸⁴. El caso de Singapur tiene algunas características particulares, puesto que se creó con el objetivo de que los singapurenses desarrollaran habilidades de navegación a través del trabajo en los buques inscritos en su registro, y, a partir de los años ochenta, mejoró las condiciones de los buques que accedían a su registro, por lo que, para algunos autores, abandonó la categoría de los pabellones de conveniencia⁶⁸⁵. En 1963, se creó el registro de Chipre, uno de los principales pabellones de conveniencia de Europa⁶⁸⁶.

Además de estos registros de mayores dimensiones, hubo algunos que, a pesar de estar configurados como pabellones de conveniencia, no consiguieron atraer buques de propietarios extranjeros, como San Marino, Sierra Leona, Somalia, Marruecos y Haití⁶⁸⁷. Concretamente, Marruecos sólo consiguió atraer 18 buques, con un total de 800 TRB, y Haití, un buque, que figuraba en el registro en 1968, pero no en 1973⁶⁸⁸. Otros

⁶⁸¹ Vid. A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, pág. 270, y THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 24 y 25.

⁶⁸² Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 14; A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, pág. 235, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 517.

⁶⁸³ Vid. A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, págs. 235 y 251.

⁶⁸⁴ Vid. A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, págs. 235 y 237, y TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 37.

⁶⁸⁵ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 25, y LI, K. X., y WONHAM, J., "Registration of Vessels", *cit.*, pág. 140.

⁶⁸⁶ Vid. MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 518.

⁶⁸⁷ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 45, y THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 25.

⁶⁸⁸ Vid. A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, pág. 235.

casos similares fueron los de los registros abiertos de Túnez y Venezuela, que ya en 1963 habían comenzado su declive⁶⁸⁹.

Entre los años sesenta y los años setenta, varios buques que enarbolaban pabellones de conveniencia sufrieron accidentes a causa de su estado y de la falta de mantenimiento, entre los que destaca, entre otros muchos, el del *Torrey Canyon*, de 1967, que provocó daños graves medioambientales⁶⁹⁰. La mayor siniestralidad de los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia se debía a que muchos de los buques que se habían transferido a esos registros después de la Segunda Guerra Mundial, en una de las épocas de mayor crecimiento de los primeros pabellones de conveniencia modernos, eran buques muy antiguos o que se encontraban en malas condiciones⁶⁹¹. Sin embargo, este patrón ya había comenzado a cambiar a principios de los años sesenta del siglo pasado y actualmente se encuentra superado en el caso de algunos pabellones de conveniencia, como Panamá y Liberia⁶⁹². Aunque ya eran conocidas las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques que navegaban bajo pabellón de conveniencia, algunos accidentes en el mar contribuyeron a dar una mayor visibilidad a los riesgos que implicaba la explotación de esos buques. La experiencia de tantos accidentes con resultado de contaminación por hidrocarburos provocó la difusión de la idea de que uno de los motivos por los que los navieros transferían sus buques a los pabellones de conveniencia era precisamente evitar la aplicación estricta de regulación sobre estándares de seguridad técnica y medioambiental⁶⁹³. Sin embargo, en muchos casos, las flotas de los pabellones de conveniencia contaban con buques de una edad media inferior a la de los buques que formaban parte de las flotas de los Estados marítimos tradicionales, y algunos de los Estados que ofrecían pabellones de conveniencia habían empezado a hacer aplicar los estándares e inspecciones de conformidad con los convenios de la OMI y de la OIT⁶⁹⁴.

Durante los años sesenta y principios de los setenta, las manifestaciones contrarias a los pabellones de conveniencia disminuyeron⁶⁹⁵, aunque se realizaron investigaciones oficiales sobre las causas de la disminución del número de buques en algunos

⁶⁸⁹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 51 y 52, y GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 220, nota 1.

⁶⁹⁰ Sobre esta cuestión, *vid.* el capítulo tercero de este trabajo.

⁶⁹¹ Vid. BEURIER, J. P., « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », *cit.*, pág. 93, y HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 243.

⁶⁹² Vid., BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 17 – 22; LI, K. X., y WONHAM, J., “Who is safe and who is at risk: a study of 20-year-recod on accident total loss in different flags”, *cit.*, pág. 137, y ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Flag States and Safety: 1977 – 1999”, *cit.*, págs. 154 y 155.

⁶⁹³ Vid. MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 368; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, págs. 35 y 40; TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 33; BERGANTINO, A., y MARLOW, P., *op. cit.*, pág. 157; LI, K. X., y WONHAM, J., “Who is safe and who is at risk: a study of 20-year-recod on accident total loss in different flags”, *cit.*, pág. 137; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 27, y POWELL, E., *op. cit.*, 279 y 280.

⁶⁹⁴ Vid. MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 368.

⁶⁹⁵ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28.

registros⁶⁹⁶. La preocupación por la expansión del fenómeno intensificó su estudio en las Organizaciones internacionales, de manera que en 1972 el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE creó un grupo de trabajo *ad hoc* sobre pabellones de conveniencia, y, en 1975, el Comité de Asuntos Económicos y Desarrollo de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa emitió una Recomendación sobre Política en materia de Transporte Marítimo⁶⁹⁷. Sin embargo, la expansión de los pabellones de conveniencia continuó, con la creación de registros como los de Bermudas y Bahamas, creados en 1974 y 1976, respectivamente⁶⁹⁸.

Uno de los principales actores internacionales que intervinieron en esta cuestión fue la CNUCYD, que dedicó numerosos informes a la cuestión de los registros abiertos, con el objetivo de eliminarlos de forma gradual. Ya en 1968, la CNUCYD, en su segunda sesión, mencionaba la relación auténtica en relación con un documento remitido por la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL), que se preguntaba sobre la responsabilidad de los Estados con respecto a los buques que enarbolaban su pabellón, ya que, en caso de no tener responsabilidad por la implementación de los estándares internacionales, el registro tendría un carácter meramente económico⁶⁹⁹.

Desde mediados de los años setenta, el grupo de los llamados países menos adelantados (PMA, o LDC, por sus siglas en inglés⁷⁰⁰) en la CNUCYD, o Grupo de los 77, se unieron a los Estados marítimos tradicionales y expresaron su oposición al sistema de pabellones de conveniencia dentro del intento de establecer un nuevo orden económico internacional, porque consideraban que el sistema vigente perjudicaba sus intereses e impedía el desarrollo de su flota nacional, ya que, aunque generaban más del 50 % de las exportaciones mundiales, sólo eran propietarios del 17 % de la flota⁷⁰¹. Incluso, se llegó a calcular que, en caso de que se eliminaran los pabellones de conveniencia, un tercio de la flota abanderada en ellos sería transferida a los registros de

⁶⁹⁶ El más conocido de ellos es el que se realizó en Reino Unido en 1970, por parte del *Committee of Inquiry into British Shipping*, conocido como Comité Rochdale, que produjo un informe que incluía un análisis de las características de los pabellones de conveniencia que tuvo una gran difusión en la doctrina y que se analizará en la segunda sección de este capítulo. Posteriormente, el Comité de Transporte de la Cámara de los Comunes realizó otra investigación sobre el tema, cuyos informes, publicados en 1987 y 1988, llevan por título *Decline in the UK-Registered Merchant Fleet*, como menciona PALMER, S., "Government and the British Shipping Industry in the Later Twentieth Century", en HARLAFTIS, G., TENOLD, S., y VALDALISO, J. M. (Eds.), *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave MacMillan, Chippenham, 2012, pág. 124.

⁶⁹⁷ *Vid.* OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 604 – 607, nota 6.

⁶⁹⁸ *Vid.* CARLISLE, R., "Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998", *cit.*, pág. 320.

⁶⁹⁹ Statement by the International Confederation of Free Trade Unions (IDFTU), TD/NGO/2, 12 February 1968, pág. 39, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development 1968-83, TD/L.(198)-272, TD/NGO/1-25.

⁷⁰⁰ Las siglas LDC corresponden a la expresión *Least-developed countries*, *vid.* THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 22 y 28, y TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 34.

⁷⁰¹ *Vid.* THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28, y WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 70.

los PMA, de acuerdo con la teoría de que estos países podían hacerse cargo del transporte realizado por navieros de los Estados con economías de mercado desarrolladas a través de pabellones de conveniencia, que no evidenciarían sino su incapacidad para ofrecer un servicio competitivo y una carencia de mano de obra⁷⁰². Por ello, la CNUCYD creó el fracasado Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, basado en la regla 40/40/20⁷⁰³, es decir, en la atribución del 40 % del tráfico de una ruta a buques registrados en el Estado de origen, de otro 40 % a buques del Estado de destino del tráfico, y un 20 % a buques con pabellón de terceros Estados. Sin embargo, la división dentro del grupo de los PMA, derivada de la existencia de intereses diversos sobre el sistema de pabellones de conveniencia, ya que entre los PMA se encontraban Estados que ofrecían pabellones de conveniencia o Estados que ofrecían las llamadas “tripulaciones de conveniencia” (por ejemplo, Filipinas y Sri Lanka), terminó por debilitar la actuación del grupo⁷⁰⁴.

El grupo de los Estados con economías de mercado desarrolladas también se opuso a la abolición (*phasing out*) de los pabellones de conveniencia, incluidos los Estados europeos, que anteriormente eran contrarios a esta práctica, porque la mayoría de sus navieros habían transferido sus buques a pabellones de conveniencia⁷⁰⁵. Por ello, trataron de centrar los debates en el seno de la CNUCYD sobre el incumplimiento de los estándares sociales y de seguridad y de fomentar el control del Estado de puerto⁷⁰⁶.

⁷⁰² Vid. SINAN, I. M., “UNCTAD and Flags of Convenience”, *Journal of World Trade Law*, 1984, págs. 105 – 109; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28, y TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 34.

⁷⁰³ Vid. YANNOPOULOS, G. N., “World Shipping: Between Liberalism and Protectionism”, *cit.*, págs. 47 y 48.

⁷⁰⁴ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 29.

⁷⁰⁵ *Ibid.*

⁷⁰⁶ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 29, y también NEGRET, C. F. L., “Pretending to be Liberian and Panamanian: Flags of Convenience and the Weakening of the Nation State on the High Seas”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 47, n.º. 1, 2016, págs. 10 y 11, y GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 276, nota 42, en los que se cita el informe de la CNUCYD, *Action on the Question of Open Registries*, TD/B/C.4/220 (1981), de 3 de marzo de 1981. En las págs. 21 y 22 de dicho informe, se analizan las razones por las que el cumplimiento de los estándares de seguridad se considera más laxo en los registros abiertos:

1. Real owners are not readily identifiable... and are therefore in a good position to take risks by comparison with owners in normal registries who are living under the eyes of a maritime, administration;
2. Real owners can change their entities by manipulating brassplate companies and consequently avoid being identified as repeated substandard operators or risk-takers;
3. Since the master and other key shipboard personnel are not nationals of the flag State, they have no need or incentive to visit the flag State and can avoid legal action;
4. Owners who reside outside of the jurisdiction of the flag State can defy the flag State by refusing to testify at an inquiry by the flag State and avoid prosecution;
5. Since open-registry owners do not have the same interest in preserving good relations with the flag State, they do not feel the need to co-operate with inspectors of the flag state;
6. Open-registry shipping lacks the union structure which is so essential to the application of safety and social standards in countries of normal registry; namely, a national trade union of the flag

Además, adoptaron oficialmente la postura de defensa de la libertad de establecimiento de los criterios de abanderamiento de buques en función de los intereses de cada Estado, y evitaron secundar los esfuerzos de los PMA por conseguir un tratado internacional que delimitase el concepto de relación auténtica⁷⁰⁷.

Como consecuencia de las crisis del petróleo iniciadas en 1973 y 1979, en los años setenta y ochenta se aceleró la transferencia de buques (*flagging out*) hacia los pabellones de conveniencia, por lo que la flota de conveniencia llegó a superar el 30% del tonelaje mundial⁷⁰⁸. En esta época, sobre todo los graneleros, como petroleros y cargueros, navegaban con pabellones de conveniencia⁷⁰⁹. Los efectos de la crisis del petróleo se manifestaron en un descenso de la actividad de transporte marítimo, primero en el sector de los petroleros y posteriormente también en el de los buques de carga seca, debido a la crisis del mercado de fletes de 1981⁷¹⁰. En España, esta crisis tuvo como consecuencia la desaparición o la venta al extranjero de una buena parte de las compañías navieras tradicionales, debido a una acumulación de factores, que iban desde la inadaptación al nuevo contexto político e institucional hasta los problemas de sucesión en algunas empresas familiares, pasando por la incapacidad para hacer frente a la dura competencia de las empresas extranjeras y a las inversiones de décadas pasadas⁷¹¹. También en esta época, se extendió el uso de pabellones de conveniencia por Latinoamérica, con el consentimiento de algunos Estados⁷¹².

En 1981, a instancia de los países PMA y de los Estados marítimos tradicionales⁷¹³, el Comité de Transporte Marítimo de la CNUCYD recomendó la

State representing basically the interests of national seamen on board vessels owned by owners who have economic links with the flag State;

7. Open-registry owners are in a better position to put pressure on the masters and officers to take risks, since there is no really appropriate government to which shipboard personnel can complain;

8. Port State control is weaker because the port State can only report substandard vessels and practice to a flag State which has no real control over the owner;

9. Owners can suppress any signs of militancy among crews by virtue of their freedom to change nationalities of crews at whim; and

10. Enforcement of standards is basically inconsistent with the operation of a registry with the sole aim of making a profit.

⁷⁰⁷ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 29.

⁷⁰⁸ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 30; HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 258; CARLIER, M., *op. cit.*, págs. 4 y 5; MONTEBELLO, C., *op. cit.*, pág. 150; EKBERG, E., LANGE, E., y MEROK, E., *op. cit.*, pág. 90, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 29. Por ejemplo, como indica STRATI, A., *op. cit.*, pág. 262, el tonelaje abanderado en Grecia se redujo de 42 millones de TRB en 1981 a menos de 20 millones de TRB en 1988.

⁷⁰⁹ Vid. MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 389, y TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 33.

⁷¹⁰ Vid. MARTÍNEZ, J. A., *op. cit.*, pág. 37; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 262, y CARLIER, M., *op. cit.*, pág. 5.

⁷¹¹ Vid. VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (...)*, *cit.*, págs. 291 – 299 y 324.

⁷¹² Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 29.

⁷¹³ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 34.

eliminación de esta práctica y la progresiva transferencia de los buques que se encontrasen registrados bajo pabellones de conveniencia a registros cerrados que respetasen el requisito de la relación auténtica⁷¹⁴. En 1986, se aprobó, en el seno de la CNUCYD, el CNUCIB, que pretendía controlar el sistema de pabellones de conveniencia a través de la definición de la relación auténtica, como se explicará en la segunda sección de este capítulo. A finales de los años ochenta, los Estados Unidos eran el principal Estado de nacionalidad de los navieros que abanderaban sus buques bajo pabellones de conveniencia, seguido por Hong Kong, Grecia y Japón⁷¹⁵. Por ello, este incremento en el número de buques matriculados en pabellones de conveniencia se puede explicar en parte por la reducción en las subvenciones a la flota estadounidense⁷¹⁶. En Europa, los Estados más afectados por la fuga hacia los pabellones de conveniencia, también denominada “*exodus of ships*”⁷¹⁷ y “*dépavillonnage*”, fueron indudablemente el Reino Unido y Noruega. El Reino Unido perdió más de la mitad del tonelaje que tenía abanderado entre 1980 y 1987, perdiendo casi mil buques, y Noruega, sólo en 1986, el 40 % de su tonelaje⁷¹⁸. Esto explica que fueran estos dos Estados los primeros en crear los llamados segundos registros. En esta época, se crearon algunos nuevos pabellones de conveniencia, como el de Vanuatu, que aprobó su propia legislación marítima según la de Liberia, entonces con graves problemas políticos, y constituyó un registro en 1981 que funcionó como sustituto de los registros liberiano y panameño para muchos navieros⁷¹⁹, y el de Belice, creado en 1989 y dirigido hasta 1999 por una sociedad mercantil de carácter privado⁷²⁰.

En 1987, se produjo una situación singular: el gobierno de Kuwait transfirió varios de sus buques petroleros a los registros estadounidense y gibraltareño, y fletó algunos buques que enarbolaban el pabellón de la Unión Soviética para buscar la protección de las principales potencias marítimas de la época para evitar represalias por su implicación en la guerra entre Irán e Iraq⁷²¹. Aunque no se consiguió evitar los ataques, esto permitió que los buques anteriormente kuwaitíes navegaran escoltados por buques de la armada estadounidense, en el caso de los buques transferidos al registro de

⁷¹⁴ Resolución 43 (S-III). Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, págs. 34 y 36, y SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 79.

⁷¹⁵ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 35 y pág. 36, tabla 1, y THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 26.

⁷¹⁶ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 39.

⁷¹⁷ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 30.

⁷¹⁸ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 30, y PALMER, S., *op. cit.*, pág. 124.

⁷¹⁹ Vid. HUBBARD, V. K., “Registration of a Vessel under Vanuatu Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 13, n.º 2, 1982, págs. 235 – 244; ODIER, F., « Le pavillon du navire: évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 104, nota 1; HUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 25; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7, y VAN FOSSEN, A., “Law and Political Economy in Vanuatu’s Tax Haven”, *cit.*, pág. 166.

⁷²⁰ Vid. ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 91.

⁷²¹ Vid. WACHENFELD, M., “Reflagging Kuwaiti Tankers: A U. S. Response in the Persian Gulf”, *Duke Law Journal*, vol. 38, n.º 1, 1988, pág. 174, y SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 60.

los Estados Unidos. Como la normativa estadounidense en materia de registro de buques exigía que los buques que accedieran al registro tuvieran documentación estadounidense, el gobierno kuwaití fundó la sociedad *Chesapeake Shipping, Inc.*, en Delaware. Esta sociedad tenía nacionalidad estadounidense, a pesar de que todas sus acciones eran propiedad de la *Kuwaiti Oil Tanker Company*, a su vez propiedad del gobierno de Kuwait, y de la gestión de su tripulación y oficiales se encargaba una sociedad con sede en Houston⁷²². Como se ha explicado, esta situación era similar al principal motivo por el cual los navieros recurrían a pabellones extranjeros antes del siglo XX. Sin embargo, a pesar de que esta práctica se define habitualmente como antecedente inmediato del fenómeno de los pabellones de conveniencia, en ocasiones no se ha considerado la transferencia de buques kuwaitíes al registro estadounidense y a uno de los segundos registros del Reino Unido como un caso de pabellones de conveniencia, a pesar de que propiamente no existiría una relación auténtica⁷²³. En algún caso, se ha considerado como un *tertium genus* en materia de elección del pabellón, distinto del fenómeno de los pabellones de conveniencia⁷²⁴.

2.3.- La reacción de los estados marítimos tradicionales ante los pabellones de conveniencia: la creación de segundos registros de buques

A finales de los años ochenta del siglo pasado, la tendencia de utilizar pabellones de conveniencia continuó en términos generales, por lo que, ante la situación de crisis de las flotas nacionales, algunos Estados marítimos tradicionales crearon registros de buques paralelos a los ordinarios, pero incorporando ventajas, normalmente de carácter tributario o social, a su régimen jurídico⁷²⁵. Dado que coexistían con los registros de

⁷²² Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 32, y WACHENFELD, M., *op. cit.*, págs. 183 – 187.

⁷²³ Cfr. WACHENFELD, M., *op. cit.*, págs. 187, 189 y 202, y WOLFRUM, R., “Reflagging and Escort Operation in the Persian Gulf: An International Law Perspective”, *Virginia Journal of International Law*, vol. 29, n.º 2, 1989, págs. 387 – 400. En contra, vid. SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 60; DIEZ DE VELASCO, M., *op. cit.*, pág. 436; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 55, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 24. Vid. también el caso de las *Plataformas petrolíferas (República Islámica de Irán c. Estados Unidos de América)*, *sentencia, ICJ Reports 2003*, p. 161, especialmente los párrs. 24 – 26, 50 y 62. Nótese que en esta sentencia, el TIJ se refirió a esta operación como un cambio de pabellón o “reabanderamiento”, pero en ningún momento se consideró como utilización de un pabellón de conveniencia y ninguna de las partes puso en duda la legitimidad de la nacionalidad de los buques. Solo Irán, en sus pretensiones, solicitó que se declarara que algunos de los buques de propiedad estadounidense y abanderados en Bahamas, Panamá, el Reino Unido, Liberia y Emiratos Árabes Unidos que habían sufrido ataques no tenían nacionalidad estadounidense o que su pabellón no era oponible a Irán en el momento de los hechos. La única referencia existente hacia la especialidad del registro de los buques en cuestión se encuentra en el párr. 72, en el que se oponen las realidades de “buques abanderados en los Estados Unidos” y “buques propiedad de los Estados Unidos”.

⁷²⁴ Vid. en este sentido, WACHENFELD, M., *op. cit.*, págs. 177 y 183 – 189, y CASTILLO, M., “A propósito de las banderas de conveniencia: nacionalidad del buque y obligaciones del Estado de pabellón”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXI, n.º 1, 2004, pág. 139, que afirma lo siguiente, en relación con la transferencia de buques kuwaitíes a los registros de Estados Unidos, Reino Unido y la Unión Soviética: “Una práctica semejante a la de los pabellones de conveniencia es la del cambio de pabellón o reabanderamiento (*reflagging, re-registering*) de buques en registros abiertos por los motivos más diversos”.

⁷²⁵ Vid. STOPFORD, M., *Maritime economics, cit.*, pág. 673; BEURIER, J. P., « Les pavillons d’outre-mer : havres ou écueils ? », *cit.*, pp. 683 – 692; BAENA, P. J., *La política comunitaria de los Transportes*

buques preexistentes, se suele denominar segundos registros a estos nuevos registros, aunque también reciben otros nombres. Los segundos registros tuvieron un cierto grado de éxito en sus comienzos⁷²⁶. Así, en 1987, había 114 buques inscritos (con un total de casi dos millones de TRB) en el registro de la Isla de Man, creado en 1984, y, durante su primer mes de existencia del Registro Internacional de Buques de Noruega, se transfirieron a él 40 buques. Esto alentó la proliferación de segundos registros en varios países de Europa central. A finales de 1987, por ejemplo, ya existían proyectos de creación de segundos registros en Dinamarca, Francia, la República Federal Alemana y Luxemburgo⁷²⁷. Posteriormente, se crearon y proyectaron segundos registros en otros Estados. Además, en esta misma época se propuso la creación de un registro comunitario, como se expuso en apartado 1.4.2.

En los años noventa, continuó la misma tendencia de crecimiento del tonelaje abanderado en pabellones de conveniencia, aunque algunos navieros decidieron volver a sus registros nacionales⁷²⁸. Algunos pabellones de conveniencia comenzaron a adoptar estándares relacionados con la seguridad marítima, en lo que influyó, indudablemente, la adopción de la *Oil Pollution Act* en los Estados Unidos y posteriormente los paquetes Erika I, II y III de la Unión Europea, que establecieron medidas dirigidas a garantizar la seguridad de la navegación marítima en las aguas comunitarias⁷²⁹. No obstante, en esta década continuó la creación pabellones de conveniencia, ya fuera *ex novo*, como el

Marítimos, Marcial Pons, Valencia, 1995, pág. 382; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 82 y 85 – 90; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; CARLIER, M., *op. cit.*, págs. 5 y 6; SLIM, H., « Les pavillons de complaisance », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, pág. 91; DRAPIER, S., *op. cit.*, pág. 5; CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1988”, *cit.*, págs. 302 y 321; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 29; VALENTINE, V. F.; BENAMARA, H., y HOFFMANN, J., “Maritime transport and international seaborne trade”, *Maritime Policy and Management*, vol. 40, n.º. 3, 2013, págs. 226 – 242, y MAESTRO, A. M., “Las autoridades nacionales frente a los pabellones de conveniencia: la creación de nuevos registros”, *cit.*, págs. 395 – 411. También se cita en la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones –Toward a new maritime strategy, COM(1996) 81 final, de 13 de marzo de 1996.

⁷²⁶ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 31; YANNOPOULOS, G. N., “World Shipping: Between Liberalism and Protectionism”, *cit.*, pág. 47, nota 8, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 36.

⁷²⁷ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 31, y SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 85 – 87.

⁷²⁸ Vid. HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 264. Por ejemplo, Reino Unido pasó de tener abanderados 1682 buques en 1975 a 693 en 1985, y sólo 365 en 1995. Vid. PALMER, S., *op. cit.* págs. 124.

⁷²⁹ Vid. NOYES, J. E., “The US Oil Pollution Act of 1990”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, vol. 7, n.º. 1, 1992, págs. 42 – 56; SOBRINO, J. M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, *cit.*, págs. 79 – 116; TOMÁS, M. S., “La seguridad marítima en la Unión Europea antes y después del hundimiento del ‘Prestige’”, en TOMÁS, M. S.; HELLER, C., y VAQUERO, M. E., *El día de Europa: las transformaciones de la Unión Europea: la ampliación y la convención europea: Actas de las II jornadas en conmemoración del Día de Europa de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid, 8 y 9 de mayo de 2003*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2004, págs. 187 – 202; MOLINA, T., “Los asuntos marítimos en el marco de la Unión Europea. Una estrategia de seguridad marítima de la UE”, en AA. VV., *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Ministerio de Defensa / Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2013, págs. 61 – 100. No obstante, estudios como *Safer Ships, Cleaner Seas: Report of Lord Donaldson’s Inquiry Into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping*, Cm. 2560 (1994), demostraron que persistía la vinculación entre los buques deficientes y los pabellones de conveniencia.

Registro de Buques de las Islas Marshall, creado en 1990; el Registro Internacional Boliviano de Buques, creado en 1995, o el Registro de Buques de Mongolia, creado en 1999⁷³⁰, o como reconversión de los registros preexistentes, como los de Camboya y Guinea Ecuatorial, abiertos en 1995⁷³¹.

Por otra parte, el proceso de reestructuración de las economías socialistas tras la desaparición de la Unión Soviética produjo una gran inestabilidad en el sector marítimo de las economías de transición, por lo que la mayor parte de la flota de los navieros de los Estados surgidos de la desmembración de la URSS se transfirió a pabellones extranjeros o de conveniencia⁷³². En 1991, el Informe sobre Transporte Marítimo (*RMT*) de la CNUCYD determinó que existía una gran concentración de la propiedad de la flota mundial en tres nacionalidades: griegos (81.97 millones de TPM), japoneses (80.3 millones de TPM) y estadounidenses (55.1 millones de TPM). Más de la mitad de la flota propiedad de los navieros de esas nacionalidades estaba abanderada en pabellones de conveniencia: en el caso de los navieros griegos, el 56.49% de su tonelaje; en el caso de los japoneses, el 56.06%, y, en el caso de los estadounidenses, el 66.43%⁷³³. Además, el desarrollo de los diferentes pabellones continuó dependiendo en buena medida de circunstancias políticas. Así, por ejemplo, el entonces presidente de los Estados Unidos, George H. W. Bush, anunció la prohibición de la entrada de los buques que enarbolaran el pabellón panameño en los puertos de los Estados Unidos antes de la invasión de Panamá de 1989, que sería operativa desde el 1 de febrero de 1990, y en poco tiempo se transfirieron 400 buques del pabellón panameño al pabellón estadounidense, aunque no fue necesario implementar la prohibición debido a la invasión del territorio, realizada el 20 de diciembre de 1989 (Operación “Causa Justa”)⁷³⁴. Sin embargo, este hecho también propició el abanderamiento de un gran número de buques en los registros de Liberia, Vanuatu, Chipre y San Vicente y las Granadinas.

La enorme cantidad de buques que navegaban bajo pabellones de conveniencia llevó al Comité de Transportes Marítimos de la OCDE a recomendar, a principios de la década de los noventa, que, en vez de cuestionar la legalidad de los pabellones de

⁷³⁰ *Maritime Law of Mongolia*, 28 May 1999, disponible en <http://www.mngship.org/uploads/SeaExploitation.pdf> (fecha de última consulta: 27 de noviembre de 2018). Nótese que, a pesar de que en su artículo 9.1 se establece Ulan Bator como puerto de registro de los buques que enarbolan el pabellón de Mongolia, el registro tiene su sede en Singapur, donde comenzó a funcionar en 2003.

⁷³¹ *Vid.* ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, págs. 92 y 93.

⁷³² *Vid.* COTTAM, H., y ROE, M., “The impact of transitional changes on maritime transport in Central and Eastern Europe”, *Maritime Policy and Management*, vol. 31, n.º. 4, 2004, págs. 298, 299 y 304.

⁷³³ *Vid.* ANDERSON, H. E., *op. cit.*, págs. 156 y 157.

⁷³⁴ *Vid.* ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 161, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 519. Para un análisis de los aspectos jurídicos de esta cuestión, *vid.* CHESTERMAN, C., “Rethinking Panama: International Law and the US Invasion of Panama, 1989”, en GOODWIN-GILL, G. S., y TALMON, S., *The Reality of International Law*, Oxford University Press, Oxford, 1999, págs. 57 – 94.

conveniencia, se tratase de controlar o encauzar las consecuencias del fenómeno⁷³⁵. Esta estrategia se ha seguido en la práctica, aunque en el plano doctrinal y en alguna institución se han mantenido los intentos de fundamentar la antijuridicidad de los pabellones de conveniencia y la necesidad de su total erradicación.

Actualmente, el fenómeno de los pabellones de conveniencia continúa su etapa de expansión, y se ha creado algún nuevo registro, como el de Tonga, creado en diciembre del año 2000, que llegó a tener registrados más de 180 buques, a pesar de tener una armada de cuatro buques; el de Mongolia, creado en 2003; el de Tuvalu, que comenzó a funcionar en 2004; el de Kiribati, que se fundó en 2006, o los de Palau y Niue, que se fundaron en 2012⁷³⁶. No obstante, también ha habido casos en los que registros habitualmente considerados como pabellones de conveniencia han abandonado esta práctica. Ha sido el caso, por ejemplo, de los registros de Tonga (2003), Camboya (2016) y Tanzania (2018). En sus últimas estimaciones, la CNUCYD ha calculado que alrededor del 70 % del tonelaje mundial se encuentra abanderado en pabellones de conveniencia⁷³⁷. Además, se ha extendido el análisis del fenómeno más allá de las preocupaciones sobre la seguridad técnica y los aspectos laborales, sociales, fiscales y medioambientales de la explotación de buques que enarbolan pabellones de conveniencia. Concretamente, la preocupación se centra sobre la utilización de los pabellones de conveniencia como instrumento que facilita la comisión de actos ilícitos en el mar, como el tráfico de armas y de sustancias estupefacientes⁷³⁸, o la pesca INDNR, como se explicará en el capítulo cuarto. Por tanto, si bien anteriormente el análisis jurídico y económico de los pabellones de conveniencia se encontraba vinculado sobre todo al sector del transporte marítimo de mercancías, se ha extendido el estudio a otros sectores, especialmente al sector de la pesca.

⁷³⁵ Vid. OCDE, *Les transports maritimes*, OCDE, París, 1992, pág. 21, citado por SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 70.

⁷³⁶ Vid. VAN FOSSEN, A., *Tax Havens and Sovereignty in the Pacific Islands*, University of Queensland Press, 2012, págs. 224 y 225. Vid. también la *Merchant Shipping (Registration of Foreign Vessels) Act 2012*, Act No. 316, de Niue, disponible en [http://www.niueship.com/Resources/Downloads/Act%20316%20Merchant%20Shipping%20\(Registration%20of%20Foreign%20Vessels\)%20Act%202012.pdf](http://www.niueship.com/Resources/Downloads/Act%20316%20Merchant%20Shipping%20(Registration%20of%20Foreign%20Vessels)%20Act%202012.pdf) (fecha de última consulta: 6 de noviembre de 2018).

⁷³⁷ CNUCYD, *Informe sobre Transporte Marítimo*, CNUCYD, Genève, 2016, pág. 44.

⁷³⁸ Un ejemplo de la utilización de pabellones extranjeros para la realización de esas actividades se encuentra en el Auto de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Pleno) 41/2014, de 4 de julio (ARP 2014\1319), FJ 1.º. En este caso, se interceptó en la zona contigua española que rodea la Isla de Alborán al buque *Aseel*, con pabellón de Tanzania y tripulación siria que llevaba a bordo 639 fardos de hachís, con un total de 16 toneladas, lo cual constituye un delito de contrabando, de acuerdo con los artículos 2.1.g) y 3.a) de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando (BOE núm. 297, de 13 de diciembre de 1995, págs. 35701 – 35705), en su redacción dada por la Ley Orgánica 6/2011, de 30 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando (BOE núm. 156, de 1 de julio de 2011, págs. 69876 – 69893). En el Auto se desestima el recurso de apelación frente al Auto del Juzgado Central de Instrucción n.º. 5, de 19 de mayo de 2014, que había declarado el sobreseimiento y archivo de la causa debido a la falta de jurisdicción de los órganos jurisdiccionales españoles para conocer de las actuaciones.

En efecto, en los últimos años se ha añadido una nueva dimensión a los aspectos problemáticos relacionados con los pabellones de conveniencia: la utilización de estos pabellones como herramienta para facilitar la realización de actividades de pesca INDNR. Este problema se había detectado en los años ochenta del siglo pasado, pero fue especialmente evidente a lo largo de la década de los noventa⁷³⁹. Así, por ejemplo, en 1994, varios buques con propietarios islandeses, pero con pabellón de Belice, República Dominicana y Panamá, pescaron ilegalmente en la zona de protección pesquera de Svalbard, perteneciente a Noruega⁷⁴⁰. Sin embargo, esta actividad se manifestó especialmente en el caso de las OROP. En el caso de la NAFO, en el que los buques que realizaban pesca INDNR eran muy numerosos, se trató de buscar una solución a través de gestiones diplomáticas con algunos de los Estados de pabellón de esos buques (Panamá y Honduras, aunque también había buques que enarbolaban el pabellón de las Islas Caimán, Sierra Leona y San Vicente y las Granadinas), pero los navieros respondieron transfiriendo sus buques a otros Estados, como Belice, para poder continuar con su actividad⁷⁴¹. El caso que se ha considerado más grave es el de la CCAMLR, puesto que, de los aproximadamente cien buques que realizaban pesca INDNR en 1997, la mitad enarbolaban pabellones de conveniencia (Belice, Namibia, Panamá, Vanuatu, Guinea Bissau, Honduras, Malta, las Islas Marshall y Taiwán), aunque también los de otros Estados no considerados como pabellones de conveniencia, como Portugal e Islas Feroe⁷⁴². En este contexto, también se han considerado pabellones de conveniencia registros distintos de los ya mencionados, como Sierra Leona y Togo, frecuentemente utilizados en el ámbito de la pesca INDNR⁷⁴³.

La conexión entre las realidades de la pesca INDNR y los pabellones de conveniencia ha sido puesta de relieve por la doctrina y las Organizaciones Internacionales y actualmente constituye una de las principales preocupaciones de las OROP y de determinados Estados que han establecido medidas de conservación y gestión de sus recursos haliéuticos, ya que ponen en peligro el éxito de estas medidas⁷⁴⁴.

⁷³⁹ Vid. VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 56.

⁷⁴⁰ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 167.

⁷⁴¹ Vid. NAFO, "Annual Report 1994", *Annual Report*, 1994, pág. 18

⁷⁴² Vid. CCAMLR, *Report of the Sixteenth Meeting of the Commission*, CCAMLR, Hobart, 1997, párrs. 5.1 a 5.45; ALBUM, G., "The Patagonian Toothfish and Norwegian Interest", *Norges Naturvernforbund Report*, 3, Norwegian Society for the Conservation of Nature / Friends of the Earth Norway, Oslo, 1997, apéndice, citado por VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 57, nota 22, y VAN FOSSEN, A., "Law and Political Economy in Vanuatu's Tax Haven", *cit.*, pág. 175.

⁷⁴³ Vid. CALLEY, D., "Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry", *cit.*, pág. 228, nota 2.

⁷⁴⁴ Vid. BADENES, M., *La crisis de la libertad de pesca en alta mar*, McGraw-Hill, Madrid, 1997, pág. 256; CASADO, R., *La pesca en alta mar*, Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía, Sevilla, 1997, pág. 51, nota 119; REY, E., "La conservación de los recursos vivos en la alta mar y las nuevas tendencias de la legislación en América Latina", *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho internacional*, vol. 12, n.º 1, 1995, págs. 99 – 162; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 53, 55 y 56; SOBRINO, J. M., "La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros del alta mar", *Cursos Euromediterráneos Bancaja de Derecho internacional*, vol. 2, 1998, pág. 494; Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas, *Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal*,

Además, se ha puesto de relieve que la pesca INDNR tiene efectos negativos para los propios Estados de pabellón, porque, aunque constituye una fuente adicional de ingresos y permite incrementar su flota pesquera, puede suponer sanciones internacionales, destruir su pesca artesanal y costera y afectar negativamente a la sostenibilidad del sector y del medioambiente, de forma que los principales beneficios recaerían sobre el naviero, como demostraron los casos de Honduras, Camboya y Sierra Leona, en los que se produjeron grandes pérdidas económicas debido a las sanciones alentadas por las OROP⁷⁴⁵. Uno de los primeros actores internacionales que propusieron medidas sobre esta cuestión fue la FAO, que desde principios de la década de los noventa ha adoptado diversos instrumentos jurídicos, vinculantes y no vinculantes, para luchar contra la pesca INDNR⁷⁴⁶. Además, la Unión Europea ha desarrollado medidas específicas de actuación contra este tipo de prácticas, que incluyen la publicación de una lista de buques y terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR⁷⁴⁷.

incontrolada y no regulada, COM (2002) 180 final, de 28 de mayo de 2002, págs. 3 y 7; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, págs. 1331 y 1336; STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 162; BENDER, P., “A State of Necessity: IUU Fishing in the CCAMLR Zone”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 13, n.º. 2, 2008, págs. 241 y 242; GIANNI, M., *Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety*, WWF / ITF, Oslo / London, 2008, págs. 24 – 30; GAUTIER, P., “Comments on Flag State’s responsibility, enforcement measures against IUU fishing activities, and the settlement of disputes”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2010, pág. 81; SODIK, D. M., “Analysis of IUU Fishing in Indonesia and the Indonesian Legal Framework Reform for Monitoring, Control and Surveillance of Fishing Vessels”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 24, n.º. 1, 2009, pág. 75; COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 406; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 31; CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, pág. 239; MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 205; GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 216; VAN FOSSEN, A., “Law and Political Economy in Vanuatu’s Tax Haven”, *cit.*, pág. 175, y SOBRINO, J. M., “Derecho del mar y Territorios no autónomos”, en OANTA, G. A. (Coord.), *El Derecho del Mar y las personas y grupos vulnerables*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2018, pág. 382. *Vid.* también SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar, A/57/57*, 7 de marzo de 2002, pág. 26, y SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar, A/59/62*, 4 de marzo de 2004, pág. 59. *Vid.* también los casos del TIDM, *Camouco* (Panamá c. Francia), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports 2000*, p. 10; *Monte Confurco* (Seychelles c. Francia), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports 2000*, *ITLOS Reports 2000*, p. 86; *Grand Prince (Belize v. France)*, *Prompt Release, Judgment*, *ITLOS Reports 2001*, p. 17, y *Juno Trader* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea Bissau), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports 2004*, p. 17.

⁷⁴⁵ *Vid.* CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, págs. 229, 231 y 233 – 241.

⁷⁴⁶ *Vid.*, sobre este tema, REY, A., y SOBRINO, J. M., “Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (United Nations Food and Agriculture Organisation. Roma, 2001)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 54, n.º. 1, 2002, págs. 481 – 487; CASADO, R., “El Estado rector del puerto: medidas contra la pesca IUU”, en CARDONA, J., et al., *Estudios de Derecho Internacional y Derecho Europeo en Homenaje al Profesor Manuel Pérez González*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, págs. 323 – 344; CASADO, R., “El Acuerdo de la FAO de 2009 sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, *Noticias de la Unión Europea*, n.º. 326, 2012, págs. 3 – 14, y PONS, X., “La Unión Europea y el acuerdo de la FAO sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, *Revista General de Derecho Europeo*, n.º. 27, 2012.

⁷⁴⁷ El marco regulatorio de estas medidas parte del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008 (DO L 286/1, de 29 de octubre de 2008), desarrollado, entre otras disposiciones, por

En el caso de España, al margen del tratamiento administrativo de esta cuestión, se trató de enjuiciar la realización de actos de pesca INDNR en la zona regulada por la CCAMLR a través de la utilización de pabellones de conveniencia en alta mar en el caso *Vidal Armadores*, intentando encuadrarlos en los tipos previstos en los artículos 335.1 y 4 y 336 del Código Penal. Sin embargo, el Tribunal Supremo decidió el sobreseimiento libre de la causa y el archivo de las actuaciones por falta de competencia de los tribunales españoles sobre los delitos contra el medio ambiente cometidos por españoles a través de buques con pabellón de terceros Estados en alta mar, a tenor de lo dispuesto en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 23 de la LOPJ, por interpretar, de forma jurídicamente cuestionable (como se expone en el voto particular del Magistrado Del Moral García), que no existía una doble tipificación del delito en el Estado de enjuiciamiento y en el Estado en el que se había cometido la conducta presuntamente delictiva, al tratarse de aguas internacionales, olvidando por completo la posibilidad de que el delito fuera sancionable según la ley penal del Estado de pabellón; que los delitos presuntamente cometidos (salvo el de blanqueo de capitales, tipificado en el artículo 301 del Código Penal) no protegían un bien jurídico de valor singular para la comunidad nacional que justificase exceder el principio de territorialidad de la jurisdicción penal, y que ninguno de los delitos por los que se pretendía condenar a los recurrentes encontraba amparo en las listas previstas en los párrafos 3 y 4 del artículo 23 de la LOPJ⁷⁴⁸. No obstante, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio

el Reglamento (UE) 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, por el que se establece la lista de la UE de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (*DO L* 131/22, de 29 de mayo de 2010), y por la Decisión de Ejecución del Consejo 2014/170/UE, de 24 de marzo de 2014, por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (*DO L* 91/43, de 27 de marzo de 2014). Asimismo, reviste especial importancia el Reglamento (CE) n.º. 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º. 847/96, (CE) n.º. 2371/2002, (CE) n.º. 811/2004, (CE) n.º. 768/2005, (CE) n.º. 2115/2005, (CE) n.º. 2166/2005, (CE) n.º. 388/2006, (CE) n.º. 509/2007, (CE) n.º. 676/2007, (CE) n.º. 1098/2007, (CE) n.º. 1300/2008 y (CE) n.º. 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º. 2847/93, (CE) n.º. 1627/94 y (CE) n.º. 1966/2006 (*DO L* 343/1, de 22 de diciembre de 2009), que incluye dentro de su ámbito de aplicación toda la normativa sobre pesca INDNR. Para estudios detallados sobre las medidas de la UE en esta material, *vid.* MILLER, A. M. M.; BUSH, S. R., y MOL, A. P. J., “Power Europe: EU and the illegal, unreported and unregulated tuna fisheries regulation in the West and Central Pacific Ocean”, *Marine Policy*, vol. 45, n.º. 1, 2014, págs. 138 – 145; ELVESTAD, C., y KVALVIK, I., “Implementing the EU-IUU Regulation: Enhancing Flag State Performance through Trade Measures”, *Ocean Development & International Law*, vol. 46, n.º. 3, 2015, págs. 241 – 255; LEROY, A.; GALLETI, F., y CHABOUD, C., “The EU restrictive trade measures against IUU fishing”, *Marine Policy*, vol. 64, n.º. 1, 2016, págs. 82 – 90; ROSELLO, M., “Cooperation and unregulated fishing: interactions between customary international law, and the European Union IUU fishing regulation”, *Marine Policy*, vol. 84, n.º. 1, 2017, págs. 306 – 312, y PONS, X., “Spain and the fight against IUU fishing”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, n.º. 1, 2017, págs. 423 – 431.

⁷⁴⁸ Se trata de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 974/2016, de 23 de diciembre de 2016 (ROJ: STS 5654/2016 - ECLI:ES:TS:2016:5654). En este caso, el grupo empresarial Vidal Armadores había utilizado presuntamente tres buques con pabellón de Guinea Ecuatorial (el *Shongua*, el *Yongding* y el *Kunlun*) para pescar merluza negra, bacalao austral o róbalo de profundidad (*dissostichus eleginoides*) sin licencia en aguas antárticas controladas por la CCAMLR, de la que España es parte (*BOE* n.º. 125, de 25 de mayo de 1985). Debido a estas sospechas, fueron detenidos por la Patrulla Naval de Nueva Zelanda en 2015. Para poder seguir con sus actividades, al menos uno de esos

Ambiente sancionó a las personas físicas y jurídicas responsables con multas, inhabilitación para el ejercicio de actividades pesqueras y prohibición de obtener subvenciones y ayudas públicas en vía administrativa⁷⁴⁹. No obstante, al menos uno de esos buques fue reabanderado y cambiado de nombre para continuar sus actividades⁷⁵⁰.

Otro factor de preocupación actual es la posibilidad de la utilización de mecanismos propios de las economías *off-shore*, entre ellos, los pabellones de

buques cambió de nombre y de pabellón. Así, el *Kunlun* pasó a llamarse *Taishan* y fue abanderado en Indonesia, y, posteriormente, cambió su nombre por *Asian Warrior* y fue transferido al registro de San Vicente y las Granadinas, y sólo a través de la cooperación policial internacional se pudo determinar que se trataba del mismo buque. *Id.*, sobre esta cuestión, FAJARDO, T., *Wildlife Crime in Spain*, European Parliament, Bruxelles, 2016, pág. 9; GARCÍA, M., “Falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos contra el medio ambiente (pesca IUU) cometidos por españoles mediante buques de pabellón extranjero en alta mar (Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, asunto *Vidal Armadores*)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 69, n.º. 2, 2017, págs. 345 – 351, y GARCÍA, M., “La sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, y la jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos de pesca IUU cometidos por españoles en alta mar mediante buques de pabellón extranjero. Algunas consideraciones críticas”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 619 – 636. Sobre las medidas cautelares en este caso, *vid.* Auto del Juzgado Central de Instrucción, rec. núm. 114/2015, de 9 de marzo de 2016, JUR 2016\53478.

⁷⁴⁹ *La Voz de Galicia*, 18 de marzo de 2016. Sin embargo, las Resoluciones del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente de 22 de enero de 2016 y de 21 de octubre de 2016 fueron recurridas ante la Audiencia Nacional, que estimó parcialmente el recurso interpuesto por las sociedades sancionadas por explotación, gestión y propiedad de buques identificados por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales por haber incurrido en actividades de pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) o contrarias a las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros, así como el ejercicio de actividades mercantiles, comerciales, societarias o financieras relacionadas con los mismos, y rebajó la cuantía de algunas sanciones. Resulta interesante a efectos del enjuiciamiento de los hechos la separación de la actividad extractiva llevada a cabo por los buques de las actividades relacionadas con los mismos realizadas por personas físicas y jurídicas radicadas en España, efectuada en los Fundamentos Jurídicos octavo y undécimo, que hace innecesaria la comprobación del abanderamiento y del estado de las licencias de pesca de los buques mediante libramiento de oficio a su Estado de pabellón, bastando para la prueba de la pesca INDNR su inclusión en las listas correspondientes de las OROP y de la Unión Europea, que se considera “un hecho objetivo”. *Id.* Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 522/2020, de 7 de enero de 2020, ECLI:ES:AN:2020:522, RJCA 2020\254, y, en relación con otra empresa del mismo grupo, Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 5097/2018, de 24 de octubre de 2018, ECLI:ES:AN:2018:5097, JUR 2019\49983. Sobre los efectos de las sanciones administrativas, *vid.* también la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª.) 2705/2015, de 15 de junio de 2015, ECLI: ES:TS:2015:2705, RJ 2015\2647, dictada en casación de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid 7395/2013 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 8.ª.), de 24 de junio de 2013, ECLI: ES:TSJM:2013:7395, y relativa a sanciones impuestas anteriormente a Vidal Armadores, sobre la distinción entre las sanciones pecuniarias, de las que responderá la persona jurídica sancionada, sin que la venta del buque o de sus derechos de baja interfiera en su responsabilidad, y las sanciones inherentes al buque, como la suspensión de licencias y permisos y de ayudas a la construcción, y sin perjuicio de que la transmisión del buque se realice con sus cargas, incluso aunque mediase una tercera sociedad interpuesta. Sobre este asunto, *vid.* también la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª.) 2218/2019, de 18 de abril de 2019, ECLI:ES:AN:2019:2218, JUR 2019\208697.

⁷⁵⁰ Por ejemplo, el buque *Yongding* fue nombrado *Luampa*, *Zemour 2* y *Atlantic Wind* y reabanderado en Tanzania y Curaçao, y continúa en las listas de buques de pesca INDNR de SIOFA, CICAA, IOTC, INTERPOL, GFCM, SEAFO y CCAMLR, sin bandera conocida desde 2018. La información relativa a este buque se puede consultar en <https://iuu-vessels.org/Vessel/GetVessel/8704ea3f-206e-4b1a-9edd-e2321b04530f> (fecha de última consulta: 20 de julio de 2020).

conveniencia, para cometer atentados terroristas o para favorecer a las organizaciones terroristas o criminales, debido al anonimato que permiten mantener a los propietarios del buque, a través de la posibilidad de registrar a personas jurídicas como propietarias del buque, acciones al portador, accionistas y directores nominales, el abanderamiento temporal o provisional de buques, etc.⁷⁵¹. Esta cuestión fue desarrollada por la OCDE en un informe en el que se concluyó que, independientemente de la razón por la que se establezcan mecanismos para ocultar la identidad del propietario u operador del buque y de la tipología de los mismos (en el informe, se analizan las acciones al portador, los accionistas y directores nominales, los intermediarios, las sociedades limitadas privadas, las corporaciones de negocios internacionales, *trusts*, fundaciones y alianzas comerciales), es evidente que su existencia beneficia a quienes deseen realizar actividades ilegales o delictivas, incluyendo a los terroristas⁷⁵². Por tanto, actualmente se engloban todos los aspectos del concepto de seguridad, que anteriormente están restringidos a cuestiones de seguridad operacional o *safety*, que, para algún analista, han perdido peso en la elección del pabellón del buque⁷⁵³.

Este enfoque securitario se vio reflejado en un informe del Comité de Transporte Marítimo de la OCDE, publicado en junio de 2004 y titulado *Maritime security – Options to improve transparency in the ownership and control of ships*, que proponía la generación de presión política internacional para mejorar el control sobre los pabellones de conveniencia, atendiendo a los resultados de esta medida en relación con el fomento de la transparencia fiscal e, incluso, en casos extremos, la restricción del acceso a los puertos de buques que enarboles el pabellón de Estados que se caracterizan por la opacidad y la falta de transparencia en cuanto a la propiedad y el control de los buques⁷⁵⁴.

Existen algunos casos ilustrativos de esta relación entre los pabellones de conveniencia y las actividades criminales, como el caso del buque *Sosun*, de propiedad norcoreana y pabellón camboyano, que fue detenido en el Golfo Pérsico 2002 por buques estadounidenses y españoles por transportar un cargamento de 15 misiles Scud,

⁷⁵¹ *Vid.*, v. gr., OCDE, *Ownership and control of ships*, OCDE, marzo de 2003, pág. 6; STØLSVIK, G., *op. cit.*, págs. 165 y 166; GALLEY, M., *op. cit.*, págs. 96 – 100, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, págs. 31 y 32.

⁷⁵² *Vid.* OCDE, *Ownership and control of ships*, OCDE, París, marzo de 2003, págs. 10 – 15. Además, en el Apéndice B a este informe, se identifican varios registros que podrían facilitar el anonimato del naviero: Anguila, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Bolivia, Camboya, Islas Caimán, Costa Rica, Chipre, Yibuti, Dominica, Gibraltar, Hong Kong, Honduras, Isla de Man, Jamaica, Letonia, Liberia, Madeira, Malta, Islas Marshall, Mauricio, Panamá, Seychelles, Singapur, Sri Lanka, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Tonga y Vanuatu. La OCDE volvió a insistir en la vulnerabilidad del transporte marítimo en cuestiones de seguridad, poniendo ejemplos de los riesgos de la utilización de pabellones de conveniencia, en su informe *Security in Maritime Transport*, OCDE, París, julio de 2003, págs. 7, 8 y 14.

⁷⁵³ *Vid.* MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 27, nota 7.

⁷⁵⁴ *Vid.* OCDE, *Maritime security – Options to improve transparency in the ownership and control of ships*, OCDE, París, 2004, págs. 15 y 19. En SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/58/65, 3 de marzo de 2003, pág. 31, y SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/60/63, 4 de marzo de 2005, pág. 60, se citan trabajos previos de la OCDE en el mismo sentido.

y el caso del *Winner*, también de bandera camboyana, que fue detenido por las autoridades francesas por tráfico ilícito de estupefacientes en el mismo año, lo cual provocó que Camboya rescindiese su contrato con la sociedad que gestionaba su registro desde Singapur y trasladase su sede a Corea del Sur⁷⁵⁵. Además, en 2002, el Consejo de Seguridad solicitó al gobierno de Liberia que estableciera un sistema transparente e internacionalmente verificable de auditoría, para demostrar a un comité especial que los beneficios derivados de su registro de buques se destinaran a fines sociales, humanitarios y de desarrollo, y no para apoyar al Frente Revolucionario Unido (FRU) y otros grupos armados en Sierra Leona⁷⁵⁶.

Las consideraciones en materia de seguridad también tuvieron un peso importante en el cierre del registro del Reino de Tonga, que tuvo lugar oficialmente en abril de 2003, cuando se rescindió el contrato existente con la sociedad griega que lo explotaba debido a los incidentes ocurridos el año anterior con varios buques que enarbolaban su pabellón: el *Karine A* (antiguamente de pabellón libanés) y el *Monica* (ambos propiedad de personas físicas de nacionalidad iraquí), involucrados en grandes operaciones de tráfico de armas en Palestina y en tráfico ilícito de migrantes, respectivamente; el *Sara* y el *Twillinger*, involucrados en tráfico ilícito de migrantes y, posiblemente, en traslado ilegal de miembros de Al Qaeda⁷⁵⁷, y el *MV Boka Star*, apresado en Croacia en octubre de 2002 con un cargamento de combustible para misiles Scud destinado supuestamente a Irak y, por tanto, contrario a las sanciones impuestas por Naciones Unidas⁷⁵⁸. En un primer momento, Tonga simplemente suspendió el registro de nuevos buques. Sin embargo, estos incidentes provocaron la formación de un equipo de seguridad encargado de investigar los pabellones de conveniencia en el seno del Foro de las Islas del Pacífico en septiembre de 2002 y la presión de los Estados Unidos⁷⁵⁹, que fue determinante para el cierre oficial del registro tongano, aunque resulta dudoso que se hubiera realizado efectivamente, puesto que Australia denunció la llegada de buques con pabellón tongano a sus puertos en 2007 y 2012. Existen otros registros de las islas del Pacífico que han generado preocupaciones de seguridad, como el registro de Palau, al que en 2014 se habían transferido los buques *Amazigh F* y *Basbosa Star*, previamente registrados en Sierra Leona y vinculados con la guerra civil libia, y el registro de

⁷⁵⁵ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 166; CATALDI, G., « Problèmes liés aux instruments juridiques du droit de la mer : quelques exemples fournis par la pratique », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dir.), *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 132 y 133; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 91, y NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, págs. 15 y 16.

⁷⁵⁶ Resolución 1408 (2002), adoptada por el Consejo de Seguridad en su 4526ª sesión, el 6 de mayo de 2002 [S/RES/1408 (2002)], párr. 10.

⁷⁵⁷ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 168.

⁷⁵⁸ Vid. SIMPSON, D., "Belgrade accused of involvement in arms sales to Baghdad", *New York Times*, 31 October 2002, A00007.

⁷⁵⁹ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 171.

Tuvalu, en el que, en 2012, la National Iranian Tanker Company había inscrito once de sus buques para anular los efectos de las sanciones de Naciones Unidas⁷⁶⁰.

El fenómeno de los pabellones de conveniencia se encuentra plenamente consolidado en la actualidad. Más del 70 % del tonelaje de la flota está registrado bajo pabellón extranjero, y solo en 10 de los primeros 35 Estados de los principales propietarios de flotas el número de buques que enarbolan su pabellón nacional representan más de la mitad de la flota⁷⁶¹. Esto ocurre en Irán, Indonesia, Vietnam, Tailandia, Hong Kong, China, Arabia Saudí, Malasia, la India, Italia y Singapur⁷⁶². Los principales pabellones utilizados por la flota mundial son los siguientes: Panamá, Liberia, Islas Marshall, Hong Kong, Singapur, Malta, China, Bahamas, Grecia, Japón, Chipre, Indonesia, Isla de Man, Registro Internacional de Buques Danés, Registro Internacional de Buques Noruego, Madeira, Irán, India, Corea, Arabia Saudí, Estados Unidos, Reino Unido, Italia, Bélgica, Malasia, Federación de Rusia, Vietnam, Alemania, Bermudas, Turquía, Países Bajos, Taiwán, Antigua y Barbuda, Tailandia e Islas Caimán⁷⁶³. Sin embargo, en la lista de principales Estados propietarios de flota, además de algunos Estados europeos que se consideran como pabellones de conveniencia por sus segundos registros, solo figuran dos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia: Bermudas y Chipre⁷⁶⁴. En 2020, los Estados y territorios considerados por la ITF como pabellones de conveniencia son los siguientes: el Registro Internacional Alemán, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Camboya, Chipre, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, el Registro Internacional Francés, Georgia, Gibraltar, Guinea Ecuatorial, Honduras, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Jamaica, Líbano, Liberia, Madeira, Malta, Mauricio, Moldavia, Mongolia, Myanmar, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu. Como se puede observar, casi un tercio de los pabellones de conveniencia se encuentran en la lista de pabellones más comunes, al igual que los algunos segundos registros.

⁷⁶⁰ Vid. MARLOWE, A., “Whose convenience?”, *The Weekly Standard*, 2 December 2016, disponible en <https://www.weeklystandard.com/ann-marlowe/whose-convenience> (fecha de última consulta: 5 de septiembre de 2018).

⁷⁶¹ CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 2019*, cit., pág. 36.

⁷⁶² *Ibid.* Sobre la relación de la repatriación de tonelaje iraní como consecuencia de la eliminación de buques de los registros de algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, vid. UNCTAD, *RMT 2020*, cit., págs. 38 y 40.

⁷⁶³ UNCTAD, *RMT 2020*, cit., pág. 44.

⁷⁶⁴ *Ibid.*, págs. 41 y 42.

**SECCIÓN SEGUNDA.- DELIMITACIÓN DE LA NOCIÓN DE PABELLÓN DE
CONVENIENCIA Y CRITERIOS PARA SU IDENTIFICACIÓN**

INTRODUCCIÓN

Una vez desarrollada la evolución histórica de los pabellones de conveniencia, corresponde dar una definición de los mismos. En la presente sección, se analizará el concepto de pabellón de conveniencia, teniendo en cuenta las diferentes propuestas que se han realizado tanto en el ámbito doctrinal como en el ámbito de las Organizaciones internacionales, en un intento de determinar la definición y las características de los pabellones de conveniencia (2.4). Asimismo, se examinará con mayor detenimiento la relación auténtica entre los buques y su Estado de pabellón como criterio para delimitar el fenómeno que constituye el objeto de este estudio, dado que a lo largo de las últimas décadas se ha considerado como un aspecto fundamental para la definición de los pabellones de conveniencia (2.5).

La doctrina y los actores internacionales que han abordado la cuestión de los pabellones de conveniencia han utilizado diferentes denominaciones para referirse al fenómeno en sí, empleando términos referidos tanto a los Estados de pabellón, como a los buques abanderados en sus registros: pabellones o banderas de conveniencia o complacencia⁷⁶⁵, registros abiertos⁷⁶⁶, registros de libre matrícula⁷⁶⁷, buques o banderas

⁷⁶⁵ *Vid.*, v. gr., con expresiones equivalentes en varios idiomas, HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 6; ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 2 y 4; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 22; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 315; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 70; MATILLA, R., *op. cit.*, pág. 133; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 157; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 62; Díez DE VELASCO, M., *op. cit.*, pág. 554; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 24; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 53; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1331; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 89; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 521; DRAPIER, S., *op. cit.*, pág. 3; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 273; GONZÁLEZ, J. D.; SÁNCHEZ, L. I., y ANDRÉS, P., *Curso de Derecho Internacional Público*, 4.^a ed., Thomson Civitas, Cizur Menor, 2008, pág. 725; RUZIÉ, D., *op. cit.*, pág. 115; DAKOURI, J. C., *op. cit.*, pág. 33; CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 338; BESLIER, S., “The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Sector of Fisheries”, *cit.*, págs. 48 y 49; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., “Flag of convenience or not? Challenging the flag of convenience status of EU registration States: An introductory contribution to a controversial debate”, *Neptunus*, vol. 18, n.º. 2, 2012, pág. 2; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 25; POWELL, E., *op. cit.*, pág. 273, nota 70; BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 306; NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, pág. 4; MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, *cit.*, pág. 89; CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 41; PIETTE, G., *op. cit.*, pág. 22; PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 13, y FORD, J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, pág. 299. *Vid.* también la Comunicación C(2004) 43 de la Comisión – Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (2004/C 13/03), pág. 3.

⁷⁶⁶ *Vid.* EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or ‘open registration’ of ships”, *cit.*, pág. 108; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 22; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 315; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 70; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 62; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 89; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1331; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 339; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., “Flag of convenience or not? Challenging the flag of convenience status of EU registration States: An introductory contribution to a controversial debate”, *cit.*, pág. 2; VALENTINE, V. F., BENAMARA, H., y HOFFMANN, J., *op. cit.*, pág. 235; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 25, y NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, pág. 4. *Vid.* también *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions ‘Towards a New Maritime Strategy’*, COM(96) 81 final, 13 March 1996, p. 5.

fantasma⁷⁶⁸, pabellones de necesidad⁷⁶⁹, pabellones de refugio⁷⁷⁰, pabellones de fuga⁷⁷¹, pabellones de supervivencia⁷⁷², buques fugados⁷⁷³, buques o banderas pirata⁷⁷⁴, Panlibhon⁷⁷⁵, PanHoLib⁷⁷⁶, Panlibhonco⁷⁷⁷, *coffin ships*⁷⁷⁸, registros o banderas libres⁷⁷⁹, registros paralelos⁷⁸⁰, *registrazione giuridica di comodo* o *bandiere ombra*⁷⁸¹, banderas baratas (*billige Flaggen* en alemán, *goedkope vlag* en holandés y *удобный флаг* [udobnyi flag] o *дешиевый флаг* [deshyovyi flag] en ruso)⁷⁸², pabellones ficticios,

⁷⁶⁷ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265; BEURIER, J. P., « Les pavillons d'outre-mer : havres ou écueils ? », *cit.*, pág. 686; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1336; RUZIÉ, D., *op. cit.*, págs. 114 y 115, y PIETTE, G., *op. cit.*, pág. 22.

⁷⁶⁸ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 9; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265, y SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 62. En SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/56/58, 9 de marzo de 2001, pág. 42, se utiliza el término “buques fantasma” para designar a los buques con matrículas, certificados e identificación falsos.

⁷⁶⁹ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, págs. 9 y 33; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 5; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 70; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265, SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 62 y 73; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 25, y LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15.

⁷⁷⁰ Vid. BAKER, R. P., “Flags of Refuge for the Shipping Industry – Federal Income Tax Considerations”, *Tax Law Review*, vol. 13, n.º. 2, 1958, pág. 138; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 6; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 256; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 55, y RUZIÉ, D., *op. cit.*, pág. 115.

⁷⁷¹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 6, y LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15.

⁷⁷² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 6, nota, 11.

⁷⁷³ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27, y TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, págs. 31 y 38.

⁷⁷⁴ Vid., v. gr., MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 365, nota 3; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 34; TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, págs. 31 y 38; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 62, y LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15.

⁷⁷⁵ Como se puede intuir, es el acrónimo de Panamá, Liberia y Honduras, los primeros pabellones de conveniencia surgidos en el siglo XX. Se trata de un término utilizado frecuentemente en la doctrina. Vid., v. gr., ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 2 y 5, y CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, pág. 233.

⁷⁷⁶ Vid. FERNÁNDEZ, J. C., “VI. Competencia personal del Estado”, *cit.*, pág. 481, y HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 241.

⁷⁷⁷ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 9; ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8, y BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 5, nota 10.

⁷⁷⁸ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 34.

⁷⁷⁹ Vid. SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 70, y LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15.

⁷⁸⁰ Vid. CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 338.

⁷⁸¹ Vid. SICO, L., *op. cit.*, págs. 9 y 10; MONTEBELLO, C., *op. cit.*, págs. 150 y 151; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6, y ZUNARELLI, S., y COMENALE PINTO, M. M., *op. cit.*, pág. 128.

⁷⁸² Vid. FISSER, F., “Konkurrenz der billigen Flaggen”, *Hansa*, vol. 95, 1958, pág. 240, y МОЛОДЦОВ, С.В., Международно-правовой режим открытого моря и континентального шельфа, М., АН СССР, 1960 [MOLODTSOV, S. V., *Mezhdunarodno-pravovoi rezhim otkrytogo moria i kontinental'nogo shelfa*, AN SSSR, 1960], pág. 140, citados por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 4; HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 8, y

falsos, nominales o de atracción⁷⁸³, banderas libres, de facilitación o de oportunidad⁷⁸⁴, pabellón acomodaticio⁷⁸⁵, *fly-by-night flags*⁷⁸⁶, etc. Anteriormente, se identificaban simplemente los registros o se denominaban “transferencias espurias”⁷⁸⁷, “casos excepcionales”⁷⁸⁸ o incluso “abuso del pabellón”⁷⁸⁹ o “abuso de bandera”. Los términos más comúnmente empleados son pabellones de conveniencia y registros abiertos. El primero se generalizó en la práctica del sector del transporte internacional de mercancías a mediados de la década de los años cuarenta del siglo pasado⁷⁹⁰, aunque tiene precedentes en el siglo XIX⁷⁹¹ y ha sido empleado en documentos oficiales desde 1954, cuando se publicó el informe de la OECE sobre los registros de Panamá, Honduras, Liberia y otros registros que permitían el registro de buques en condiciones menos garantistas⁷⁹², y, sobre todo, 1958, cuando uno de los representantes de la United Fruit Company, en una audiencia ante el *Committee on Interstate and Foreign Commerce* del Senado de los Estados Unidos de América, reconoció que la razón de que la empresa mantuviese el pabellón hondureño en sus buques era que se trataba de un pabellón de conveniencia para la empresa⁷⁹³. Se trata de una denominación criticada por su carácter peyorativo⁷⁹⁴, pero que ha sido adoptada por la OIT en su Convenio

GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15; HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., *op. cit.*, pág. 13, y DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6.

⁷⁸³ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 6, y LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15.

⁷⁸⁴ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265, y LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, nota 15.

⁷⁸⁵ Vid. SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/58/65, 3 de marzo de 2003, pág. 31.

⁷⁸⁶ Vid. ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 25.

⁷⁸⁷ Vid. OIT, *Conditions in Ships Flying the Panama Flag: Report of the Committee of Enquiry of the International Labour Organization*, OIT, Ginebra, 1949, pág. 45, citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 4 y 5.

⁷⁸⁸ Vid., v. gr., GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 90 y 95, que recoge los casos de utilización de pabellones extranjeros de la época como “casos excepcionales en los que un buque enarloba lícitamente un pabellón distinto del que normalmente debería enarbolar” (traducción propia), “si nos atenemos a los elementos de hecho a través de los cuales [el buque] se vincula a uno u otro Estado” (traducción propia).

⁷⁸⁹ Vid. VALDALISO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España (...)*, *cit.*, págs. 45, 115 y 204 – 217.

⁷⁹⁰ Vid. EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or...”, *cit.*, pág. 106. Según MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 205, la ITF ya había utilizado esta denominación cuando lanzó su campaña mundial contra los pabellones de conveniencia en su congreso de Oslo de 1948.

⁷⁹¹ En 1863, se mencionaba como “*transfer of ships to a foreign flag for convenience and safety*”, *cf.* CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 41.

⁷⁹² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 5; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 89, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 392, nota 53.

⁷⁹³ Vid. CARLISLE, R. P., *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, *cit.*, pág. 142; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 34; TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 32; CASTILLO, M., *op. cit.*, págs. 137 y 138, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 33.

⁷⁹⁴ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 5, y GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265.

sobre las normas mínimas en la marina mercante (Convenio n.º. 147), de 29 de octubre de 1976. En cambio, el término “registros abiertos” comenzó a utilizarse en el seno de la CNUCYD⁷⁹⁵, que sirvió como uno de los foros de debate sobre la cuestión. Desde entonces, suele utilizarse eufemísticamente para mencionar el fenómeno, pero también como parte de una clasificación de los tipos de registros de buques que permiten la inscripción de buques de propietarios extranjeros, por lo que su utilización indistinta podría resultar ambigua. En algunos ordenamientos jurídicos, como el español, se han equiparado los dos términos: como observa CASTILLO⁷⁹⁶, el Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, considera como buques bajo bandera de conveniencia a “los buques de pesca abanderados en países o territorios con registros abiertos”⁷⁹⁷. También se han equiparado estos términos en la doctrina⁷⁹⁸. Para evitar ambigüedades, hemos preferido utilizar la terminología de pabellón de conveniencia en lugar de la de registro abierto, ya que, aunque esta última se corresponde con una realidad jurídica, la problemática específica se ha generado en torno al abuso de este tipo de registros.

Como se ha mencionado, una de las principales dificultades que se han presentado a la hora de establecer una estrategia normativa para el control de los pabellones de conveniencia ha sido la ausencia de un concepto o definición de los mismos; el hecho de que no se trate de un concepto jurídico determinado convencionalmente⁷⁹⁹. En efecto, aunque se han propuesto diferentes criterios para identificarlos, no existe ninguna definición vinculante de los pabellones de conveniencia en Derecho Internacional, ya que no se definen en ningún tratado internacional de carácter multilateral o bilateral que se encuentre en vigor ni se ha identificado ninguna costumbre al respecto. De hecho, en ocasiones se ha eludido abordar la cuestión de forma voluntaria, tanto por la presión de los intereses de los propios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia como por la intención de conseguir un mayor número de Estados parte en el tratado correspondiente, como ocurrió en el caso del CNUCIB. Por tanto, continúa siendo un concepto jurídico indeterminado. Sin embargo, se trata de una expresión corriente en la práctica y analizada por la doctrina, que ha considerado que la definición de los pabellones de conveniencia tendría como resultado

⁷⁹⁵ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139, y VALENTINE, V. F., BENAMARA, H., y HOFFMANN, J., *op. cit.*, pág. 235.

⁷⁹⁶ Vid. CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 138, nota 44.

⁷⁹⁷ BOE núm. 262, de 1 de noviembre de 2002, págs. 38606 a 38608.

⁷⁹⁸ Vid. STOPFORD, M., *Maritime economics, cit.*, págs. 692 y 779, nota 12.

⁷⁹⁹ Esta ausencia ha sido notada, entre otros, por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 92; OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 604; STOPFORD, M., *Maritime economics, cit.*, pág. 665; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 67; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139; CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 339; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 348, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 27. Vid. también UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 7, en UNCTAD, *UN Documents, Trade and Development Board 1977*, TD/B/C.4/158-169.

un mejor control de este fenómeno. A continuación, se tratará de exponer con la mayor claridad posible cuáles han sido los principales intentos de elaborar un concepto de pabellones de conveniencia que permitiese delimitar el fenómeno y articular una línea de actuación precisa frente a los mismos.

2.4.- Criterios propuestos para caracterizar los pabellones de conveniencia

Tras delimitar la figura del pabellón de conveniencia y otras realidades conexas, vamos a ofrecer los criterios adelantados para caracterizar este fenómeno. La definición del concepto de pabellón de conveniencia ha sido un tema abordado tanto en el ámbito académico como en el ámbito institucional. En ocasiones, se ha defendido un concepto amplio y difuso del mismo, que potencialmente podría dar cabida a cualquier registro de buques⁸⁰⁰. A pesar de la ausencia de una definición normativa del concepto de pabellón de conveniencia, se han ofrecido diferentes criterios o pautas que permiten diferenciarlos de los registros convencionales e identificarlos, para intentar conseguir una mayor eficacia en sus actuaciones. En nuestra opinión, aunque existen diversos matices que diferencian cada una de las propuestas, especialmente en el ámbito doctrinal, esencialmente se puede considerar que existen tres grandes criterios con respecto a los cuales definir los pabellones de conveniencia, dos de los cuales se encuentran interrelacionados: el criterio de la conveniencia o teoría funcional, el criterio de la nacionalidad del propietario real del buque y el criterio de la relación auténtica.

La teoría que mejor satisface la necesidad de englobar la gran diversidad de patrones de registro que actualmente se consideran como pabellones de conveniencia continúa siendo la teoría funcional de BOCZEK, que define los pabellones de conveniencia como el pabellón de cualquier Estado que permita el registro de buques cuya propiedad y control se encuentran en manos de extranjeros en condiciones que, por cualquier razón, son convenientes y oportunas para las personas que llevan a cabo el registro del buque⁸⁰¹. No obstante, podría tener como consecuencia una caracterización subjetiva o demasiado amplia de los pabellones de conveniencia, por lo que es necesario recurrir al examen de las características de los pabellones de conveniencia para acotar el fenómeno.

En el caso del criterio de la nacionalidad del propietario real del buque, existen diversas variantes en función de la perspectiva pública o privada que se adopte, ya que en algunas ocasiones se incide en el mantenimiento de la política de registro abierto por parte del Estado de pabellón, y en otras, en la inscripción del buque en el registro de un Estado distinto del Estado de nacionalidad de su propietario real. Un ejemplo de definición de carácter subjetivo en la que se juzga la voluntad o la intencionalidad del Estado en relación con el registro de buques es la propuesta por la CNUCYD. En su

⁸⁰⁰ Vid. GOLDIE, L. F. E., "Recognition and Dual Nationality – A Problem of Flags of Convenience", *cit.*, pág. 220, que define los pabellones de conveniencia en relación con los Estados, teniendo por aquéllos a los Estados que tienen como política nacional ofrecer condiciones de registro más convenientes, ventajosas o rápidas que las de los pabellones tradicionales.

⁸⁰¹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 2.

Informe sobre el Transporte Marítimo de 1973, la CNUCYD propuso un concepto amplio de pabellón de conveniencia, considerando como tal todo Estado que tenga una política declarada de registro abierto, es decir, que promueva el registro bajo su pabellón de tonelaje cuyo propietario real (*beneficial owner*) sea extranjero⁸⁰². Esta definición fue adoptada por parte de la doctrina, que consideró como pabellón de conveniencia el pabellón cuyo gobierno considerase el registro como un servicio a disposición de los navieros extranjeros que quisieran evadir la normativa fiscal o de otra índole de su Estado de nacionalidad, en vez de como un procedimiento necesario para imponer su soberanía y control efectivos sobre las actividades del buque⁸⁰³. Además, el gobierno panameño propuso una definición de registro abierto sobre la base de este criterio durante las negociaciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques, de 7 de febrero de 1986⁸⁰⁴.

No obstante, también se puede encontrar una teoría objetiva basada en el criterio de la nacionalidad, en la que se considera como buque bajo pabellón de conveniencia a todo aquel que tenga una nacionalidad distinta de la de su propietario. Este criterio ha sido utilizado por la ITF, por la OCDE y por parte de la doctrina⁸⁰⁵. La ITF, desde el inicio de sus campañas contra la utilización de pabellones de conveniencia, considera como buque con pabellón de conveniencia a todo aquel que enarbole el pabellón de un Estado distinto del de su propietario, entendido como propietario real o efectivo⁸⁰⁶, y como pabellón de conveniencia a cualquier registro operado por un Estado de pabellón que permita que se registren buques propiedad de personas físicas o jurídicas

⁸⁰² Vid. CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 1972 – 1973*, TD/B/C.4/H7, CNUCYD, Genève / New York, 1975, pág. 13, párr. 40: “As countries with a declared open registry policy, they give encouragement to the registration under their flags of tonnage beneficially owned abroad. It is generally known that the greatest part of the fleets registered in these five countries [Liberia, Panama, Cyprus, Somalia and Singapore] is beneficially owned by residents of developed market-economy countries and of countries of Southern Europe”. El concepto de *beneficial ownership* existe “cuando el origen nacional de la compañía marítima es diferente del país de registro del buque”, vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 55 (traducción propia).

⁸⁰³ Vid. DOGANIS, R. S., y METAXAS, B. N., *The impact of flags of convenience (...)*, *cit.*, pág. 40; GRUNDLEY, K., *Flags of Convenience in 1978*, Discussion Paper no. 8, Transport Studies Center, Polytechnic of Central London, London, November 1978, pág. 2; OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 604; BERGSTRAND, S. J., *Buy the Flag: Developments in the Open Registry Debate*, Polytechnic Central London, London, 1983, citado por LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 141; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 23; GIANNI, M., *op. cit.*, págs. 3 y 4; COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, págs. 4 y 5, y BAKER, B., “Flags of Convenience and the Gulf Oil Spill: Problems and Proposed Solutions”, *Houston Journal of International Law*, vol. 34, n.º. 3, 2012, págs. 694 y 695.

⁸⁰⁴ De acuerdo con LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 143, la definición de Estado de registro abierto propuesta por Panamá era la siguiente: “*Open registry State means a State which does not require that its nationals, either directly or through equity participation in the capital of a body corporate, shall be the owners or bareboat charterers or in any other way responsible for the operation of a ship registered in that State*”.

⁸⁰⁵ Vid. CHURCHILL, R. R., y LOWE, A. V., *The Law of the Sea*, 3.^a ed., Manchester University Press, Manchester, 1999, pág. 203; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 265; MARCOPOULOS, A. J., *op. cit.*, pág. 282; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 273; CARRIL, X. M., *op. cit.*, pág. 338; MENSAH, T., *op. cit.*, pág. 25; MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 204; NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, pág. 4, y VAN FOSSEN, A., *op. cit.*, pág. 360.

⁸⁰⁶ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 34, y MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 206.

extranjeras⁸⁰⁷. En su sesión de septiembre de 1961, celebrada en Ginebra, definió los pabellones de conveniencia como cualquier pabellón que permita evadir los estándares salariales y laborales del Estado en el que se realiza el control real de la explotación del buque, o que permita evadir la organización sindical en ese Estado⁸⁰⁸. En el caso de la OECE (actualmente, OCDE), en 1958, elaboró un estudio en el que se definían los pabellones de conveniencia como aquellos que permitían registrar buques propiedad de personas o sociedades extranjeras⁸⁰⁹. Concretamente, definió los pabellones de conveniencia como “la bandera de los países cuya normativa permite –e incluso facilita– que los buques propiedad de personas físicas o jurídicas extranjeras enarboles esos pabellones, en contraste con la práctica de los países marítimos donde el derecho a enarbolar el pabellón nacional está sujeto a requisitos rigurosos y supone obligaciones de gran alcance”⁸¹⁰. En cuanto al concepto de relación auténtica, destacaba la necesidad de la efectividad en la administración y en la aplicación de la normativa marítima, así como la posibilidad de recurrir efectivamente a los tribunales del Estado de pabellón⁸¹¹.

Por último, el criterio de la relación auténtica o del vínculo genuino, con fundamento jurídico en las distintas convenciones sobre Derecho del Mar, permite considerar como pabellones de conveniencia a aquellos buques que no tengan una vinculación real y efectiva o que tengan una conexión muy tenue con su Estado de pabellón, que puede limitarse a los papeles de registro⁸¹², lo cual impide que el Estado de pabellón ejerza efectivamente su jurisdicción y su control sobre el buque. El criterio de la ausencia de relación auténtica como definitorio de los pabellones de conveniencia en el Derecho positivo, ha sido habitualmente utilizado por la doctrina desde BOCZEK⁸¹³

⁸⁰⁷ Vid. GIANNI, M., *op. cit.*, pág. 3.

⁸⁰⁸ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 80.

⁸⁰⁹ Vid. OEEC.MTC, *Study on the Expansion of the Flags of Convenience Fleets and on Various Aspects Thereof*, OECE, Paris, 1958, citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 82; GOLDIE, L. F. E., “Recognition and Dual Nationality – A Problem of Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 220, nota 1, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, págs. 27 y 28.

⁸¹⁰ Vid. OCDE, *Study of the Expansion of the Flags of Convenience and of various Aspects thereof*, OCDE, Paris, 1958 [traducción propia], citado por LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 141; POWER, V., *op. cit.*, 1992, pág. 166; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 281, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, págs. 27 y 28.

⁸¹¹ Vid. OCDE, *Study of the Expansion of the Flags of Convenience and of various Aspects thereof*, OCDE, Paris, 1958, pág. 11.

⁸¹² Vid. EGIYAN, G. S., “Flag of convenience or...”, *cit.*, pág. 106; POWELL, E., *op. cit.*, pág. 266; MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, *cit.*, pág. 89, y FORD, J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, pág. 298.

⁸¹³ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 8 y 40; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 3; ARGIROFFO, E., “Flags of Convenience and Substandard Vessels – A Review of the ILO’s approach to the problem”, *International Labour Review*, vol. 110, n.º. 5, 1974, pág. 437; HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 3; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 34; EGIYAN, G. S., Flag of convenience or..., pág. 108; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 316; TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 31; ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 107; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 258; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 216, nota 405; CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 138; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1331; SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 81; STØLSEVIK, G., “Flags of

y permite englobar el criterio de nacionalidad del propietario real del buque, ya que, en ambos casos, se valora la intensidad del vínculo entre el buque y su Estado de pabellón, aunque, en el caso de las teorías basadas en la nacionalidad del propietario real del buque, se adopta con carácter exclusivo y excluyente un solo indicador del mismo. En el caso del criterio de la relación auténtica, las posibilidades son más amplias, ya que tanto el propietario del buque como su capitán y su tripulación pueden ser nacionales de diferentes Estados, y las operaciones del buque pueden no tener relación con el Estado de pabellón, por lo que los incentivos para que el Estado de pabellón mantenga un régimen normativo mínimamente aceptable son cuestionables⁸¹⁴. Esta doctrina fue asumida por la CNUCYD en informes posteriores⁸¹⁵.

Por último, cabe destacar que estudios recientes de carácter empírico han permitido proponer una clasificación de la probabilidad de que determinados registros se utilicen como pabellones de conveniencia a través del análisis combinado de diversos indicadores de las variables de porcentaje de propietarios extranjeros, control y corrupción gubernamental y presencia en las aguas territoriales del Estado de pabellón⁸¹⁶. Esta clasificación supone una innovación porque incluye todos los Estados de pabellón de los que se han obtenido suficientes datos, abandonando por tanto las clasificaciones binarias anteriores. Sin embargo, por ausencia de datos, ha omitido a siete Estados de pabellón que se encuentran en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF (Comoras, Islas Feroe, Gibraltar, Jamaica, Moldavia, Mongolia y Santo Tomé y Príncipe). El resultado de este estudio es una lista de 29 países, divididos en dos grupos según el grado de probabilidad de su utilización como pabellones de conveniencia⁸¹⁷. El potencial de esta propuesta no se puede determinar por ser demasiado reciente, aunque podrían ser de gran utilidad para una futura unificación de las listas de pabellones de conveniencia, ya que la clasificación de los pabellones concuerda en gran medida con la clasificación de la ITF y las listas del MOU de París.

Desde los años ochenta del siglo pasado, en determinados contextos se ha abandonado el enfoque sobre los pabellones de conveniencia, dando mayor relevancia al cumplimiento de determinados estándares o normativas por parte del buque en cuestión. Por lo que respecta a la seguridad de los buques, se centra la atención en los llamados buques deficientes, o *substandard ships*. En el ámbito de la pesca, en cambio, la

convenience as a complicating factor in combating crime at sea”, pág. 162; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 273; MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, *cit.*, pág. 89, y FORD, J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, pág. 298.

⁸¹⁴ Vid. POWELL, E., *op. cit.*, pág. 266.

⁸¹⁵ Vid. UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 1, nota 3, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169.

⁸¹⁶ Vid. FORD, J. H., y WILCOX, C., *op. cit.*, págs. 298 – 303.

⁸¹⁷ En el grupo 2, se encontrarían Antigua y Barbuda, Barbados, Islas Caimán, Liberia, San Vicente y las Granadinas y Vanuatu, y, en el grupo 3, Bahamas, Baréin, Belice, Bolivia, Brunéi, Camboya, Chipre, Gabón, Georgia, Guinea Ecuatorial, Honduras, Kiribati, Madagascar, Malta, Islas Marshall, Panamá, Portugal, Samoa, San Cristóbal y Nieves, Sierra Leona, Tanzania y Tonga.

principal preocupación en relación con los pabellones de conveniencia es su participación en actividades de pesca INDNR, pero esta también se realiza a través de buques distintos de los considerados generalmente como pabellones de conveniencia, o incluso, en ocasiones, a través de pabellones tradicionales. Por ello, el concepto clave es el de los buques INDNR o pabellones de incumplimiento (*flags of non-compliance*), término acuñado por la CCAMLR⁸¹⁸. En ese sentido, los pabellones de incumplimiento se definirían como los Estados que no exigen a los buques que enarbolan su pabellón el cumplimiento de las medidas de las OROP o la adopción de una actitud responsable en el sentido indicado en el Código de conducta para la pesca responsable de la FAO, de 1995, en sus actividades pesqueras⁸¹⁹, de forma que tales buques no se encuentran bajo el control efectivo de sus Estados de pabellón. Otra posible definición de los pabellones de incumplimiento sería la de Estados no miembros de una organización regional o subregional de pesca, en el Acuerdo sobre Aplicación de las Disposiciones de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias⁸²⁰. En cualquier caso, a estos efectos es indiferente que el Estado de pabellón del buque en cuestión se considere o no como un registro abierto. Esta terminología y este enfoque sobre el cumplimiento ha sido adoptada por la FAO, donde se definen los pabellones de incumplimiento como “Estados en los que se ha constatado que han mostrado patrón constante de incumplimiento [de sus obligaciones internacionales] y contra los cuales otros Estados podrán tomar medidas”, proponiendo, entre otras cuestiones, que no se permitiese el registro de buques con un historial de incumplimiento, salvo que se produjese un cambio en la propiedad que asegurase que los propietarios anteriores no conservarían ningún interés económico o jurídico en el buque, y se garantizase el control efectivo del buque por parte del Estado de pabellón⁸²¹. En este mismo informe se propone premiar o incentivar la actividad de los pabellones de integridad, que son aquellos Estados de pabellón, no catalogados como Estados de incumplimiento, que hayan ratificado o se hayan adherido a los principales tratados internacionales para fomentar la adopción de unos estándares mínimos en el ámbito social y medioambiental para los buques. El criterio del cumplimiento de determinadas normas o estándares también se encuentra en la base de las listas blancas, grises y negras de los memorandos de entendimiento o MOU, sobre los que se hará hincapié en el apartado 3.4.2⁸²².

El fenómeno de los pabellones de conveniencia es un fenómeno muy diverso que aglutina situaciones muy diferentes, pero se ha intentado extraer los puntos comunes a

⁸¹⁸ CCAMLR, Resolution 19/XXI, *Flags of non-compliance*, 2002. Sobre este punto, *vid.* BAIRD, D., *op. cit.*, págs. 312 y 313, y MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, págs. 205 y 206.

⁸¹⁹ *Ibid.*, pág. 312.

⁸²⁰ *Vid.* MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 218.

⁸²¹ FAO, *Report of the Expert Consultation on Flag State Performance*, Rome, 23–26 June 2009, Fisheries and Aquaculture Report. No. 918, págs. 30 y 44 (traducción propia).

⁸²² *Vid.* ARGIROFFO, E., *op. cit.*, pág. 439, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 406, nota 126.

todos los pabellones de conveniencia. Además, se ha realizado un intento de clasificación de los diferentes tipos de buques que enarbolan pabellones de conveniencia. Archibald Cox, Procurador General de los Estados Unidos entre 1961 y 1965, sugirió una clasificación de los mismos para usos procesales, en cuatro tipos de buques con pabellón de conveniencia⁸²³, aunque aquélla tuvo escasa continuidad en la doctrina. También se ha intentado establecer una distinción entre los antiguos pabellones de conveniencia y los nuevos pabellones de conveniencia, que se distinguirían por su fecha de creación y por el régimen de participación del propietario del buque en el Estado de pabellón y los estándares aplicables a los buques elegibles para su registro, y los segundos registros de buques o registros internacionales⁸²⁴, pero la complejidad de la materia ha provocado que este tipo de clasificaciones no hayan tenido una amplia difusión. De hecho, la rápida expansión y la diversidad de las actividades sobre las que se ha extendido el fenómeno de los pabellones de conveniencia⁸²⁵, así como la rápida transformación de los registros y de las matriculaciones, dificultan en gran medida la realización de una clasificación, más allá de la diferenciación de los patrones existentes en el sector del transporte marítimo, en el que las preocupaciones esenciales son cuestiones de competencia y la dicotomía entre la eficiencia económica y el mantenimiento de los estándares técnicos, laborales y sociales, y en el sector de la pesca, en la que el principal factor es el equilibrio entre la explotación económica de los recursos marinos vivos y la sostenibilidad medioambiental, en relación con la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

⁸²³ Los cuatro niveles eran los siguientes: 1) Buques que enarbolan un pabellón extranjero y cuyo propietario real es extranjero, pero que están integrados sustancialmente en el transporte comercial del Estado de pabellón; 2) Buques que enarbolan un pabellón extranjero cuyo propietario real tiene intereses estadounidenses, pero están integrados sustancialmente en el transporte comercial del Estado de pabellón; 3) Buques que enarbolan un pabellón extranjero y no están integrados sustancialmente en el transporte comercial del Estado de pabellón, aunque sus propietarios tienen intereses en el extranjero, y 4) Buques que enarbolan un pabellón extranjero, que no transportan mercancías del Estado de pabellón, y cuyos propietarios tienen intereses en Estados Unidos y los explotan como parte de sociedades estadounidenses. *Vid.* GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 249 – 254, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 176 – 179.

⁸²⁴ *Vid.* ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Flag States and Safety: 1997 – 1999”, *cit.*, págs. 152 y 161, nota 28. Para estos autores, los antiguos pabellones de conveniencia serían Antigua y Barbuda, Bahamas, Bermuda, Chipre, Honduras, Liberia, Malta, Islas Marshall, Panamá y San Vicente y las Granadinas; los nuevos pabellones de conveniencia, Barbados, Belice, Bolivia, Camboya (que desde 2016 ha abandonado esta estrategia), Islas Canarias, Islas Caimán, Islas Cook, Guinea Ecuatorial, Gibraltar, Líbano, Luxemburgo, Mauricio, Myanmar, las Antillas Holandesas, Sri Lanka, Tuvalu y Vanuatu, y los segundos registros o registros internacionales, Anguila, Islas Vírgenes Británicas, Islas del Canal, Registro Internacional Danés, Islas Malvinas, Islas Feroe, Hong Kong, Isla de Man, Islas Kerguelen, Macao, Madeira, Registro Internacional Noruego, Filipinas, Santo Tomé y Príncipe, Singapur, Turcos y Caicos, Ucrania y Wallis y Futuna. En cambio, omiten entre los pabellones de conveniencia los registros de Georgia, Corea del Norte y San Cristóbal y Nieves, que en otras clasificaciones se han incluido entre los pabellones de conveniencia. *Vid.* también ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, págs. 95 – 99. En la misma línea, *vid.* CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998”, *cit.*, pág. 340.

⁸²⁵ Así, por ejemplo, en A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 237, se indica que, en los años setenta del siglo pasado, tanto en el registro de Liberia como en el de Panamá predominaban los buques tanque, aunque en el registro de Liberia también los grandes graneleros.

En cualquier caso, la principal característica de los pabellones de conveniencia es precisamente el ofrecimiento de una ventaja a los buques propiedad de extranjeros a través del registro⁸²⁶, de acuerdo con un criterio funcional de definición de los mismos. Normalmente, a la ventaja concreta buscada por el naviero se añade la facilidad de creación de sociedades y una política fiscal favorable a los navieros⁸²⁷. Sin embargo, resulta evidente que la utilización de este criterio es subjetiva y podría dar lugar a un concepto demasiado amplio, por lo que, por sí sola, no sirve para determinar cuáles son los pabellones de conveniencia, ya que potencialmente cualquier pabellón podría serlo, en función de los intereses del naviero. Además, desde los primeros estudios se ha considerado, independientemente de la utilización de un criterio funcional, formal o material para definir los pabellones de conveniencia, que la categoría de pabellones de conveniencia podría englobar pabellones distintos a los considerados como tales en aquella época (Panamá, Liberia y Honduras), pero que, en determinados casos, como en los de los pabellones de los Estados marítimos tradicionales, la utilización de pabellón extranjero sin que existiera una relación auténtica no era considerada como navegación bajo pabellón de conveniencia, debido a las características del pabellón⁸²⁸, por lo que el concepto de pabellón de conveniencia debía presentar un conjunto de características propias. En ese sentido, se ha destacado que, como regla general, se trata de registros correspondientes a Estados sin tradición marítima y que tenían, al menos hasta el momento de apertura del registro, una regulación escasamente desarrollada sobre cuestiones marítimas, que incluye la posibilidad de registro de buques que carecen de cualquier elemento que los vincule a ese Estado, ya que los requisitos de registro son puras formalidades administrativas, así como ventajas fiscales en relación con la tributación por los beneficios obtenidos a través del buque⁸²⁹.

⁸²⁶ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 2 y 40, y ПЕТРОВ, А., «Льготы судовладельцам», *Водный Транспорт*, 1987, № 22 [PETROV, A., “Beneficios para los navieros”, *Transporte naval*, vol. 22, n.º 1, 1987] (traducción propia), citado por EGIYAN, G. S., “Flag of convenience’ or...”, *cit.*, págs. 106 y 107; ODEKE, A., *op. cit.*, pág. 25, y RUZIÉ, D., *op. cit.* Pág. 115. De acuerdo con CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 127 – 129, algunos de los factores que se tuvieron en consideración son los siguientes: la obtención de beneficios derivados del registro, la evasión de la normativa del Estado de pabellón anterior o del Estado de destino de la mercancía, las ventajas fiscales y laborales de los entornos financieros *offshore*, motivos políticos o diplomáticos (como los conflictos bélicos), y consideraciones estratégicas y de honor nacional (por ejemplo, la existencia de una relación política estrecha entre los Estados implicados).

⁸²⁷ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 41 y 55.

⁸²⁸ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 8, y BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 3 y 80. Recuérdese el caso de los buques kuwaitíes abanderados en Estados Unidos, Gibraltar y la Unión Soviética durante la Guerra del Golfo, al que hemos hecho referencia en el capítulo segundo.

⁸²⁹ Vid. COLOMBOS, C. J., *The International Law of the Sea*, 4th ed., Longman’s, London, 1959, pág. 336, citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 4; HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 7; ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 8, 9, 12, 41 – 44 y 87; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 26, 46, 56 – 61 y 65; EGIYAN, G. S., “Flag of convenience or...”, *cit.*, pág. 106, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 192. En ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 66, se indica que “[f]aciliter l’accès à leur registre est un moyen pour ces pays de se procurer des revenus sans savoir les inconvénients d’une administration lourde, d’assiette et de perception”. La Unión Europea, en Comunicación C(2004) 43 de la Comisión – Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (2004/C 13/03), ha acogido esta caracterización de los pabellones de conveniencia al referirse a los buques registrados desde

En mayo de 1970, el *British Committee of Inquiry on Flags of Convenience* emitió un informe en el que trató de exponer las seis características básicas de los pabellones de conveniencia⁸³⁰. Como el ponente fue Lord Rochdale, el informe terminó conociéndose como “informe Rochdale”, que ha tenido una gran difusión y ha sido tenido en cuenta abundantemente por la doctrina⁸³¹. Los rasgos que se identificaron como propios de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son los siguientes:

- En primer lugar, se trata de Estados que permiten el registro de buques de propietarios extranjeros, o que sean extranjeros quienes controlan los buques que enarbolan su pabellón.
- En segundo lugar, se ofrecen facilidades de acceso al registro, que se puede hacer incluso a través de consulados situados en el extranjero, y de transferencia de buques⁸³².
- En tercer lugar, la carga impositiva que soportan los propietarios es muy baja y se limita a una cantidad que se debe pagar en el momento del registro y una cuota anual, sin que existan impuestos sobre los beneficios derivados de la explotación del buque.
- En cuarto lugar, se trata generalmente de Estados pequeños con escaso poder que no imponen requisitos de nacionalidad y que tienen una flota que sobrepasa con creces sus necesidades de marina mercante o defensa. De hecho, los beneficios que suponen las cuotas de registro y las cuotas anuales constituyen una parte importante de sus ingresos nacionales.
- En quinto lugar, se permite libremente el empleo de capitanes y tripulaciones extranjeras.
- En sexto lugar, los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no tienen el poder, la administración o la voluntad de imponer a las empresas el cumplimiento de su normativa.

los años 70 en “terceros países poco preocupados por la observancia de las normas sociales y de seguridad vigentes en el plano internacional”.

⁸³⁰ COMMITTEE OF INQUIRY INTO SHIPPING, *Report of the Committee of Inquiry into Shipping*, HMSO, Londres, mayo de 1970, Cmnd 4337.

⁸³¹ *Vid.*, v. gr., A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 232; OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 604, nota 1; METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 58; EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or...”, *cit.*, pág. 107; WEFERS BETTINK, H. W., *op. cit.*, pág. 72; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine...”, *cit.*, pág. 315; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 266; TOH, R. S., y PHANG, S. K., *op. cit.*, pág. 32; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 157; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, págs. 62 – 67; ODEKE, A., *op. cit.*, págs. 25 y 26; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 142; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 520; CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 137, nota 44; DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, págs. 117 –121; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 8; SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 77; CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., “Flag of convenience or not? Challenging the flag of convenience status of EU registration States: An introductory contribution to a controversial debate”, *cit.*, pág. 2; POWELL, E., *op. cit.*, pág. 273; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 92; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 28; IGLESIAS, M., *op. cit.*, págs. 319 y 320; NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, pág. 5, y GODIO, L. M. A., *op. cit.*, pág. 2, nota 11.

⁸³² Actualmente se podría añadir que algunos registros permiten realizar el proceso de matrícula por internet.

En definitiva, como ha reconocido la doctrina, los rasgos principales de los pabellones de conveniencia serían la ausencia de control de la flota y la oferta de incentivos al registro de buques, tales como la baja tributación y la existencia de condiciones laxas de empleo y explotación de los buques, y, en general, la laxitud de los requisitos en esos ámbitos y, en algunos casos, del control de su cumplimiento⁸³³. Todos estos caracteres son propios de los pabellones de conveniencia, según este informe. Sin embargo, parte de la doctrina ha considerado que el contenido del informe Rochdale es inexacto, porque todos los criterios no son aplicables conjuntamente en todos los casos y algunos han perdido importancia en la caracterización de los pabellones de conveniencia⁸³⁴. Por ejemplo, el informe omite el anonimato que los pabellones de conveniencia ofrecen a los verdaderos propietarios de los buques registrados, que es uno de los rasgos más problemáticos destacados por la doctrina⁸³⁵. Además, se ha indicado que el informe no es inclusivo porque reduce el fenómeno de los pabellones de conveniencia a unas causas económicas que no constituyen su motivación exclusiva, aunque sí la principal, y que el problema de los cambios de pabellón o *reflagging*, estrechamente relacionado con el de los pabellones de conveniencia, no sólo se produce en los países en desarrollo, aunque sea el caso más habitual, sino que también existe entre los países desarrollados por razones de conveniencia económica⁸³⁶.

Además, se han observado características comunes adicionales a los pabellones de conveniencia, como la escasa participación de navieros nacionales en sus flotas⁸³⁷, la ausencia de tradición marítima (tratándose, en ocasiones, de Estados sin litoral)⁸³⁸, el hecho de que los registros estén administrados por representantes políticos del Estado de pabellón y nacionales de otros Estados (en ocasiones, de los Estados de nacionalidad de buena parte de los propietarios de los buques inscritos en el correspondiente registro)

⁸³³ Vid. ABRAHAMSSON, B. J., *International Ocean Shipping: Current Concepts and Principles*, Westview Press, Boulder, 1980, pág. 133; METAXAS, B. N., *The Economics of Tramp Shipping*, Londres, Athlone, 1981, pág. 197, citado por HARLAFTIS, G., *op. cit.*, pág. 240; BERGSTRAND, S. J., *Buy the Flag: Developments in the Open Registry Debate*, *cit.*, citado por LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 141; ПЕТРОВ, А., «Льготы судовладельцам», *Водный Транспорт*, 1987, № 22 [PETROV, A., “Beneficios para los navieros”, *Transporte naval*, vol. 22, n.º 1, 1987] (traducción propia), citado por EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or...”, *cit.*, pág. 107; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 23; STOPFORD, M., *Maritime economics*, *cit.*, págs. 229 y 241; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, págs. 236 – 238; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; MONTEBELLO, C., *op. cit.*, págs. 150 y 151, y MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, *cit.*, pág. 89.

⁸³⁴ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 158; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 142; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 28, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 34.

⁸³⁵ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, págs. 26 y 28; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 315; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 63; STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 162; IGLESIAS, M., *op. cit.*, pág. 317; MENSAH, T. A., *op. cit.*, págs. 31 y 32; CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, pág. 244; NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, pág. 12, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 192.

⁸³⁶ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 158, y DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6.

⁸³⁷ Vid. STOPFORD, M., *Maritime economics*, *cit.*, pág. 675, y SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 77.

⁸³⁸ Vid. DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6.

o, incluso, por sociedades con sede social en otro Estado⁸³⁹, la posibilidad de construir o reparar el buque en astilleros de cualquier Estado⁸⁴⁰, o la existencia de relaciones de

⁸³⁹ Además de los casos del registro de Liberia, administrado sucesivamente por dos sociedades estadounidenses (International Registries, Inc. [IRI], encargada también de la gestión del registro de buques de las Islas Marshall de 1990 a 1999, y Liberian International Ship and Corporate Registry [LISCR], sucesora de IRI en la gestión del registro), cuya oficina principal se encuentra en Nueva York, se deben destacar otros, como el del registro de Mongolia, con sede en Singapur, o el del registro de Tonga, que hasta su cierre tuvo su sede en el Pireo y estuvo gestionado por Axion Financial Services, Ltd, una sociedad griega dirigida por Pelopidas Papadopoulos, que anteriormente había sido cónsul honorario y encargado del registro de buques de Bolivia en Grecia, aunque formalmente el encargado de registro era el Secretario tongano de Marina y Puertos, Tu'itupou Fotu; el del registro de Tuvalu, que desde su creación, en 2004, ha sido gestionado por una sociedad singapurense; el registro de las Islas Marshall, cuya oficina principal se encuentra en Washington D. C., pero abrió oficinas en Singapur, Malasia, China y Dubái; el registro de Bolivia, que durante dos años estuvo gestionado por una sociedad privada, llamada Bolivian Ships Registry, con sede en el Pireo, y posteriormente por agentes establecidos en Suecia, los Países Bajos y Corea del Sur, y los registros de Camboya y Bahamas, cuyo funcionamiento ha sido delegado a sociedades con sede en Corea del Sur, y Reino Unido, respectivamente, como señalaron el periodista William Langewiesche en 2003, citado por NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, págs. 8, 9 y 22 – 25; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 92; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 77, nota 7, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 186. El registro de Camboya fue gestionado desde Singapur y Chipre sucesivamente, y desde este último Estado se dirigen también los registros de Belice, Dominica, Vanuatu y Georgia. *Vid.*, sobre este punto, LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 140, y GALLEY, M., “Flagging interest: ship registration, owner anonymity, and sub-standard shipping”, *Mountbatten Journal of Legal Studies*, vol. 14, n.º. 1, 2013, pág. 4. En el caso del registro de Vanuatu, éste tiene su sede real en Nueva York, y fue promovido y dirigido por Clayton B. Wentworth, un ejecutivo del sector de los seguros de California, desde su creación en 1981 hasta finales de 1992, y, desde diciembre de 1992, por Tom Bayer, nacido en Estados Unidos, aunque naturalizado como ciudadano de Vanuatu, y amigo del Ministro de Finanzas de Vanuatu, Willy Jimmy. *Vid.*, sobre esto último, DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 7, y VAN FOSSEN, A., “Law and Political Economy in Vanuatu’s Tax Haven”, *cit.*, págs. 171 y 172. En el caso del registro de la Unión de las Comoras, entre 2007 y 2012 se delegó parte de sus funciones de administración marítima, incluyendo la competencia para el registro de buques, en Union Marine Classification Services LLC, una sociedad con sede en los Emiratos Arabes Unidos, a cambio del pago mensual del 50 % de los impuestos y otros ingresos generados por el registro de cada buque, con un importe mínimo de 11000 dólares estadounidenses al mes. La rescisión del contrato por parte del gobierno de la Unión de las Comoras, debida a problemas en los pagos acordados entre las partes, dio lugar a un laudo arbitral y, posteriormente, a una sentencia de la *Queen’s Bench Division*, de 28 de septiembre de 2017, desestimatoria del recurso que la sociedad había interpuesto cuestionando el derecho del gobierno a rescindir el contrato y reclamando la correspondiente indemnización de daños y perjuicios por incumplimiento esencial del mismo. *Vid. Union Marine Classification Services LLC v The Government of the Union of Comoros & Another (No 2)* [2017] EWHC 2364 (Comm) (28 September 2017). En el caso del registro de Tonga, se produjo un problema similar, ya que, presuntamente, el administrador griego retuvo 300 000 dólares estadounidenses que había obtenido de la gestión del registro, aduciendo que eran necesarios para pagar los gastos de la oficina del Pireo, aunque los detalles del acuerdo financiero con el gobierno de Tonga nunca se han desvelado, como indica VAN FOSSEN, A., *Tax Havens and Sovereignty in the Pacific Islands*, University of Queensland Press, 2012, págs. 76, 233 y 234. Finalmente, la representación del registro de Guinea Ecuatorial la asumieron sociedades privadas con sede en Chipre y en Miami (Renage Ltd., International Shipping Bureau). *Vid.* ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 93. Sin embargo, cabe destacar que esta característica se produce también en Estados no incluidos en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF, como en San Cristóbal y Nieves, cuyo registro tiene su sede en el Reino Unido, y su forma jurídica es la de una sociedad mercantil cuya propiedad, al menos hasta 2019, se dividía a partes iguales entre el ingeniero que lo fundó, en 2004, y una sociedad panameña denominada St Christopher Holdings & Investments SA, cuyos propietarios se desconocen. En 2016, el Estado percibió 500 000 dólares estadounidenses por la explotación del registro, y su propietario, 100000 dólares estadounidenses de dividendos en 2017. *Vid.* GIBBS., M., “Revealed: The UK company and Caribbean tax haven cashing in on one of the world’s deadliest trades – shipbreaking”, *Finance Uncovered*, 20 de

dependencia político-económica entre el Estado de pabellón y otros Estados, que merman el poder de coerción de los Estados en la aplicación de los estándares⁸⁴¹. Por ejemplo, Liberia, Panamá, Honduras y Costa Rica tienen una relación económica estrecha con los Estados Unidos, que en el caso de las Islas Marshall, tiene repercusiones políticas, especialmente en el ámbito de la defensa⁸⁴², y Bermudas, Bahamas, Gibraltar y las Islas Caimán, con el Reino Unido. Otra característica que se ha señalado como común a los buques que enarbolan pabellones de conveniencia es la existencia de sociedades interpuestas, en las que las sociedades propietarias o explotadoras de los buques se suelen constituir con arreglo a la normativa del Estado de pabellón y tener su sede social en el mismo territorio, aunque sean administradas y gestionadas desde el extranjero⁸⁴³.

Incluso, se ha observado que en ocasiones los elementos de control extranjero y de conveniencia están presentes también en los buques que enarbolan el pabellón de los Estados marítimos tradicionales, por lo que, en cualquier caso, aquéllos perderían relevancia como factores distintivos de los pabellones de conveniencia. Lo mismo ocurriría con la cuestión del menor coste fiscal de la explotación de buques bajo pabellones de conveniencia, porque, a lo largo del siglo XX, muchos de los Estados marítimos tradicionales habían reducido sus impuestos y comenzado a ofrecer incentivos fiscales para mantener en sus registros a los buques que enarbolaban su pabellón⁸⁴⁴. No obstante, gran parte de la doctrina considera la ausencia de relación entre el Estado de pabellón del buque y sus propietarios reales como una de las características principales de los pabellones de conveniencia⁸⁴⁵, y esto constituye la base del requisito de relación auténtica. Anteriormente, se utilizaba como criterio adicional para identificar los pabellones de conveniencia la edad de la flota, aunque también ha

febrero de 2019, disponible en <https://www.financeuncovered.org/investigations/tax-haven-flags-of-convenience-stkitts-nevis-shipbreaking-toxic-ships-skanreg-chittagong/> (fecha de última consulta; 18 de marzo de 2020).

⁸⁴⁰ Vid. MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 236.

⁸⁴¹ Vid. CNUCYD, *Action on the Question of Open Registries*, *cit.*; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 24, y ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 160.

⁸⁴² Agreement of June 25, 1983, concerning the Compact of Free Association, disponible en <https://www.state.gov/documents/organization/173999.pdf> (fecha de última consulta: 2 de abril de 2018). Sobre las implicaciones de este tratado y los distintos ensayos nucleares que han tenido lugar en la región, vid. PIGRAU, A., “El caso de las Islas Marshall: colonialismo, armas nucleares y justicia ambiental”, *Anuario Español de Derecho Internacional*, vol. 34, n.º. 1, 2018, págs. 443 – 462.

⁸⁴³ Vid. STOPFORD, M., *Maritime economics*, *cit.*, págs. 673 y 674; EGIYAN, G. S., “Flag of convenience or...”, *cit.*, págs. 107 y 108, y ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 196.

⁸⁴⁴ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28.

⁸⁴⁵ Vid., v. gr., ARGIROFFO, E., *op. cit.*, pág. 437; HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 3; CHURCHILL, R., y LOWE, A. V., *op. cit.*, 1988, pág. 258; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 314; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 59; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 216, nota 405; CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 138; DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, pág. 109; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1331; STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 162, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 266.

sido abandonado por el cambio en las características de los buques abanderados, ya que, si bien después de la Segunda Guerra Mundial se habían abanderado buques muy antiguos o en estado de deterioro bajo pabellones de conveniencia, en décadas posteriores también se comenzaron a inscribir en este tipo de registros buques de nueva construcción, de manera que, en bastantes casos, la edad media de los buques abanderados en pabellones de conveniencia era considerablemente inferior a la de los buques registrados en los Estados marítimos tradicionales⁸⁴⁶.

En 1977, la CNUCYD realizó otro estudio sobre los registros abiertos⁸⁴⁷, en el que citaba como características propias de los mismos las siguientes: en primer lugar, la ausencia de un ejercicio efectivo de jurisdicción y control del buque por parte del Estado de pabellón; en segundo lugar, la diferencia entre el Estado de pabellón y el Estado de nacionalidad de los verdaderos propietarios del buque; en tercer lugar, la exclusión de los resultados de la explotación de los buques en la balanza de pagos, así como una ausencia de una política de empleo de nacionales del Estado de pabellón a bordo de sus buques; en cuarto lugar, la deficiencia o la escasa adecuación de los procedimientos de control sobre el buque por parte del Estado de pabellón, y en quinto lugar, la inexistencia de imposición sobre los beneficios y rentas procedentes de la explotación del buque, la ausencia de control sobre el uso del flujo de caja y la posibilidad de reducción de los costes de explotación del buque a través de los salarios de la tripulación. Como se puede observar, la mayoría de los rasgos concuerda con las descripciones detalladas anteriormente.

Para READY, actualmente las características relevantes de los pabellones de conveniencia son las siguientes⁸⁴⁸:

- Menor coste fiscal que el correspondiente en el Estado de establecimiento del propietario del buque,
- Costes de tripulación inferiores a los del Estado de origen del propietario,
- Control regulatorio menos estricto que en el Estado de establecimiento real del propietario, y
- Anonimato del propietario del buque, conseguido a través de diferentes mecanismos (acciones al portador, acuerdos de fideicomiso o *trusts*, contratos de agencia y representaciones, etc.).

Esta tendencia a la concreción de las características de los pabellones de conveniencia, superando el criterio puramente funcional apuntado inicialmente por

⁸⁴⁶ *Vid.*, v. *gr.*, BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 17 – 22; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 368; A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *op. cit.*, pág. 237, y ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Flag States and Safety: 1997 – 1999”, *cit.*, págs. 154 y 155.

⁸⁴⁷ *Vid.* CNUCYD, *Economic consequences of the existence or lack of a genuine link between vessel and flag of registry*, TB/B/C.4/168, CNUCYD, Genève, 1977, págs. 71 y 72, citado por OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 610 y 611, y por MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 519.

⁸⁴⁸ *Vid.* READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 34.

BOCZEK, se ha plasmado en la práctica en la elaboración de diversas listas que identifican los pabellones de conveniencia. Cada una de ellas responde a distintos criterios y los registros incluidos en las mismas han ido variando, en función de las vicisitudes de los propios pabellones o del cambio en los criterios de inclusión en las listas. Entre ellas, las más comúnmente referenciadas son la lista de pabellones de conveniencia que publica anualmente la ITF y las listas de los MOU de París y Tokyo, que utilizan diferentes criterios de clasificación⁸⁴⁹.

En efecto, la ITF incluye en su lista de pabellones de conveniencia aquellos Estados que permiten el abanderamiento de buques cuyo propietario no es nacional del Estado de pabellón, por lo que no existe una relación auténtica entre este y el naviero. La ITF describe como características frecuentes en los pabellones de conveniencia la deficiencia de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, incluyendo los salarios de la tripulación y la vulneración de los períodos de descanso; la existencia de una regulación mínima en el Estado de pabellón, la reducción de las tasas de matriculación y de los gastos fiscales para el armador, la completa libertad para contratar a la tripulación de los buques, la dirección de los registros desde un país distinto del Estado de pabellón, y la compleja estructura societaria, que dificulta la identificación del verdadero propietario del buque.

En cambio, las listas de los MOU sobre control del Estado rector del puerto se basan en el número de detenciones de buques que incumplen los estándares internacionales sociales, medioambientales y de seguridad en el mar. En el caso del MOU de París, de 1978, se publican anualmente una lista blanca, una lista gris y una lista negra de pabellones, basadas en el número de inspecciones y detenciones de buques que navegan bajo dichos pabellones en el período de tres años inmediatamente anterior, siempre y cuando se hubiese alcanzado un mínimo de treinta inspecciones. En el caso del MOU de Tokyo, se publican las listas de inspecciones y detenciones de buques deficientes, que incluyen datos sobre el Estado de pabellón de los mismos, así como un informe anual que establece una clasificación de los pabellones en listas negras, grises y blancas, en función del número de detenciones. Para ello, se ha establecido un umbral de veinte inspecciones y un porcentaje de detención superior al de la media regional. Como se puede observar, las listas publicadas por los MOU se basan en criterios de cumplimiento, por lo que reflejan la existencia de pabellones que proporcionan cobertura jurídica a buques deficientes, y no coinciden necesariamente con las listas de la ITF. Además de estas listas, algunas organizaciones internacionales han tratado de determinar la identidad de los pabellones de conveniencia como, por ejemplo, la OCDE, cuyo Comité de Transporte Marítimo citó como tales, en 1972, a Liberia, Panamá, Líbano, Somalia y Singapur⁸⁵⁰.

⁸⁴⁹ *Vid.*, v. gr., CARLISLE, R., “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1998”, *cit.*, pág. 323, y CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., “Flag of convenience or not? Challenging the flag of convenience status of EU registration States: An introductory contribution to a controversial debate”, *cit.*, págs. 10 y 11.

⁸⁵⁰ *Vid.* ARGIROFFO, E., *op. cit.*, pág. 439.

2.5.- La teoría de la relación auténtica o del vínculo genuino

De las múltiples definiciones de pabellón de conveniencia que se han ofrecido, la de pabellón con el que el buque no guarda una relación auténtica es la que ha suscitado mayor interés doctrinal⁸⁵¹, en relación con la mención que de ella se ha realizado en los diferentes instrumentos jurídicos que han ido configurando el Derecho del Mar convencional. La relación auténtica o vínculo genuino también recibe el nombre de ligamen sustancial⁸⁵², nexa real⁸⁵³, vínculo real⁸⁵⁴, conexión real⁸⁵⁵ o vínculo efectivo⁸⁵⁶. En relación con este punto, son dos los tratados de mayor relevancia para este concepto, aunque ninguno de ellos lo define: la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y la CNUDM. Esta teoría se convirtió en una de las más debatidas a partir de mediados del siglo XX en el marco del estudio de los pabellones de conveniencia, ha recibido aportaciones de carácter tanto doctrinal como jurisprudencial y ha sido considerada como una de las disposiciones más controvertidas del proceso de codificación del Derecho del Mar⁸⁵⁷. No obstante, se ha objetado que esta teoría ya no responde a la práctica de los navieros y que carece de aplicación en la práctica⁸⁵⁸. En el presente apartado se desarrollará el origen y el contenido de esta teoría, así como las aportaciones más recientes en este ámbito.

⁸⁵¹ Esta definición se puede observar en ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 40 y 63; HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, pág. 35; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 3; HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 3; EGIYAN, G. S., “‘Flag of convenience’ or...”, *cit.*, págs. 108 y 111; WACHENFELD, M., *op. cit.*, pág. 178; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, págs. 314 – 321; ODIER, F., «Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche», *cit.*, pág. 107; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 257; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 139; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 216, nota 405; SICO, L., *op. cit.*, pág. 9; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 236; CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 122; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 6; HOFFMAN, J.; SÁNCHEZ, R. J., y TALLEY, W. K., *op. cit.*, pág. 174; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1334; SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 81; STØLSVIK, G., *op. cit.*, págs. 162 y 167; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 269; COLES, R. y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 55; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 32, y GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 215.

⁸⁵² *Vid.* DÍEZ DE VELASCO, M., *op. cit.*, pág. 554.

⁸⁵³ *Vid.* SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 81.

⁸⁵⁴ *Vid.* MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 236; SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/60/63/Add.2, 15 de agosto de 2005, pág. 14, y SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/61/63/Add.1, 17 de octubre de 2006, pág. 16.

⁸⁵⁵ *Vid.* GONZÁLEZ, J. D.; SÁNCHEZ, L. I., y ANDRÉS, P., *op. cit.*, pág. 725.

⁸⁵⁶ *Vid.* MATILLA, R., *op. cit.*, pág. 133.

⁸⁵⁷ *Vid.* THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 314, y TREVES, T., “International Courts and Tribunals and the Development of the Law of the Sea in the Age of Codification”, en DEL CASTILLO, L. (Ed.), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea – Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, pág. 87.

⁸⁵⁸ *Vid.* CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 280, y MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 204.

2.5.1.- Origen de las teorías que fundan en la ausencia de la relación auténtica la existencia de los pabellones de conveniencia

2.5.1.1.- La nacionalidad de los buques y la libertad de establecimiento de los requisitos de abanderamiento

Como es bien conocido, desde el siglo XVII se impuso el concepto de *mare liberum*, formulado por Hugo Grocio, como pilar básico del Derecho del Mar, que se extendía a los requisitos que podía exigir un Estado para matricular los buques en su registro y se consolidó a lo largo del siglo XVIII en los textos de autores como Valin, Azuni y Vattel⁸⁵⁹. Hasta finales del siglo XIX, no surgieron los primeros intentos de limitar la libertad de los mares, y estos se vinculan con el desarrollo paralelo de la teoría de la nacionalidad aplicada a los buques. De hecho, algún autor ha considerado que el principio de libertad de los mares se ha limitado tanto que se podría hablar de la existencia de un cierto proteccionismo marítimo⁸⁶⁰.

En Derecho internacional público, la institución de la nacionalidad tiene una importancia capital, porque constituye uno de los pilares fundamentales de la garantía del orden jurídico en alta mar y en la ZEE y porque los Estados continúan siendo el principal sujeto de Derecho internacional⁸⁶¹. Como se ha explicado, en la segunda mitad

⁸⁵⁹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 2; ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Regulation, representation and the flag market”, *cit.*, pág. 89, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 268. No obstante, cabe citar como precedente a los castellanos DE COVARRUBIAS, D., *Relectio in regula peccatum de regulis iuris lib. 6*, Andreas a Portonarijs S. C. C. Maiestatis atque Regius Typographus, Salamanca, 1558, citado por FEENSTRA, R., “Hugo De Groot’s Eerste Beschouwingen Over Dominium en Over de Oorsprong van de Private Eingendom: *Mare Liberum* en Zijn Bronnen”, en DE VOS, W.; DEAN, W. H. B., y LEEMAN, I. (Eds.), *Acta Juridica 1976: Essays in Honour of Ben Beinart*, Juta & Company Ltd, Cape Town / Wetton / Johannesburg, 1978, págs. 269 – 282; VAN ITTERSUM, M. J., “Preparing *Mare liberum* for the Press: Hugo Grotius’ Rewriting of Chapter 12 of *De iure praedae* in November-December 1608”, *Grotiana*, vol. 26 – 28, n.º. 1, 2005 – 2007, pág. 271, nota 42, y GÓMEZ, L. M., “Influencia de Diego de Covarrubias en la obra de Hugo Grotius (*Mare Liberum*, 1609)”, *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política*, vol. 10, n.º. 2, 2013, págs. 321 – 341, y VÁZQUEZ DE MENCHACA, F., *Controversiarum illustrium, aliarumque usu frequentium*, Iacobi Stoer et Fran. Fabri Lugdunensis, Genève 1599, citado por CASADO, R., « Le droit de la mer jusqu’à la conférence de Genève de 1960 », *op. cit.*, pág. 99; PASTOR, J. A., *op. cit.*, pág. 389, nota 111; HAFNER, G., “Does the Freedom of the Seas Still Exist?”, en CRAWFORD, J., et al. (Eds.), *International Legal Order: Current Needs and Possible Responses – Essays in Honour of Djamchid Momtaz*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 346 y 347, y por PEREIRA, A. C. A., *op. cit.*, págs. 75 y 76.

⁸⁶⁰ Vid. YANNOPOULOS, G. N., “World Shipping: Between Liberalism and Protectionism”, *cit.*, pág. 47; STRATI, A., *op. cit.*, págs. 256 y 257; GUTIÉRREZ, C., “Desventuras contemporáneas de la libertad de pesca en alta mar”, *Anales de Derecho*, vol. 17, n.º. 1, 1999, págs. 227 – 258 (en relación con la libertad de pesca); TUERK, H., “The waning freedom of the seas”, en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dir.), *L’évolution et l’état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 913, 914, 926 y 929 – 934, y ORLANDO, F., “The Freedom of the Seas (‘Mare Liberum’ by Hugo Grotius): Importance and topicality”, en GUTIÉRREZ, V. L., et al. (Eds.), *América Latina y el Derecho del mar: Liber Amicorum en Honor de Alfredo Martínez Moreno*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, págs. 35 – 50.

⁸⁶¹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 2 y 93, y SLOANE, R. D., “Breaking the Genuine Link. The Contemporary International Legal Regulation of Nationality”, *Harvard International Law Review*, vol. 50, n.º. 1, 2009, pág. 1.

del siglo XIX, en parte, como consecuencia del desarrollo de las sociedades navieras⁸⁶², se comenzó a considerar que los buques podían tener una nacionalidad separada de la de su propietario o de su capitán, por lo que se reforzaba la libertad de los Estados para establecer requisitos de abanderamiento de buques y se centró la atención en el procedimiento de registro. Sin embargo, aunque la legislación de muchos Estados de pabellón imponía requisitos de nacionalidad en la propiedad, tripulación o construcción del buque, en Derecho internacional no se exigía ningún tipo de conexión particular⁸⁶³, y el reconocimiento de los buques de los otros Estados se realizaba a través de tratados de amistad, comercio y navegación concluidos en el ámbito bilateral⁸⁶⁴. De hecho, en 1854, la *High Court of Admiralty* del Reino Unido estableció el derecho de los navieros de navegar bajo pabellón extranjero, salvo en el caso de que contravinieran el Derecho bélico⁸⁶⁵. En el caso del *Montijo* (1875), se declaró el principio de soberanía del Estado en la determinación de las condiciones para conceder su nacionalidad a un buque. En 1883, la *Queen's Bench Division* de la Corte de Apelación de Inglaterra hizo primar la nacionalidad de los propietarios del buque sobre su pabellón, aduciendo que “sería absurdo suponer que el mero hecho de enarbolar el pabellón holandés lo convierte en un buque holandés”⁸⁶⁶. El buque en cuestión era propiedad de ciudadanos británicos y su

⁸⁶² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 8.

⁸⁶³ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 82; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 93 y 94; ODIER, F., “Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche”, *cit.*, pág. 107; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pág. 215; STØLSVIK, G., *op. cit.*, págs. 167 y 168, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 391, nota 44. No obstante, *vid.* KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 347, cita 28, en el que indica, citando a GIDEL, G., *Le droit international public de la mer*, vol. 2, Mellottée, Châteauroux, 1932, pág. 79, que en una orden del Ministro francés de la Marina de 29 de diciembre de 1854, debe tratarse de relaciones efectivas, naturales y profundas.

⁸⁶⁴ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 170.

⁸⁶⁵ Caso del *Johanna Emilia* or *Emilia*, A. C., June 30, 1854, *Shipping Gazette*. Se trataba de un buque transferido a través de una posible donación encubierta en tiempo de paz por el Sr. Rucker, nacido en Hannover y Cónsul de Hannover en Riga, al Sr. Schweser, ciudadano de Hannover, antes de la Guerra de Crimea (1853 – 1856), manteniendo el pabellón ruso, la misma tripulación y la misma actividad a pesar de la enajenación. La transacción se había realizado en previsión de un embargo sobre los buques rusos por Reino Unido durante la guerra. El buque había sido apresado e inmovilizado en la dársena de Londres como propiedad enemiga. En el momento del apresamiento, el buque enarbolaraba el pabellón de Hannover, aunque no se había realizado válidamente una transferencia de registro y no disponía de la documentación que demostrara que demostrara que era propiedad de un nacional de un Estado neutral, ya que, supuestamente, había sido destruida por el capitán antes de la declaración de guerra, porque se trataba de documentación del Imperio Ruso. En este caso, se decidió que el buque debía ser considerado como ruso, y, por tanto, como buque enemigo, según el Derecho de la guerra, ya que su propietario tenía su domicilio en Riga, que formaba parte del Imperio Ruso, desde hacía muchos años, y desde allí realizaba sus actividades mercantiles. Por tanto, no debía ser considerado como ciudadano de Hannover, sino como nacional del Imperio Ruso. Los ciudadanos de Estados neutrales tenían derecho a comprar la propiedad de nacionales de Estados enemigos, siempre y cuando el contrato se celebrase con buena fe. En este caso, dado que no existían pruebas de lo contrario, se ordenó la puesta en libertad del buque. *Vid.* BENNETT, E. H., y SMITH, C. (Eds.), *English Reports in Law and Equity: containing reports of cases in the House of Lords, Privy Council, Courts of Equity and Common Law; and in the Admiralty and Ecclesiastical Courts, including also cases in Bankruptcy and Crown cases reserved*, vol. XXIX, Little, Brown and Company, Boston, 1855, págs. 562 – 572, y YOUNG, A. (Ed.), *A Digest of Maritime Law Cases, from 1837 to 1860*, Horace Cox, London, 1865, pág. 73. Este caso ha sido citado por RIENOW, R., *op. cit.*, pág. 92, y por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 7.

⁸⁶⁶ *Chartered Mercantile Bank of India v Netherlands Steam Navigation Co. Ltd* [1883] 10 QBD 521, 536, citado por COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 4 (traducción propia).

explotación se realizaba a través de una filial de una sociedad inglesa para poder acceder a las rutas comerciales entre Java y su metrópoli y, aunque había sido registrado en los Países Bajos y enarbólabo el pabellón de ese Estado, se decidió que la nacionalidad de los propietarios del buque determinaba la suya con anterioridad y con independencia de su inscripción en un registro.

El laudo de la CPA, de 8 de agosto de 1905, que resolvió el caso de los *Dhows de Mascate*⁸⁶⁷ consolidó el principio de libertad de establecimiento de los criterios para la concesión de la nacionalidad al buque en Derecho internacional y los navieros y los Estados continuaron actuando según este criterio⁸⁶⁸. Así, durante la Primera Guerra Mundial, existían buques con pabellón holandés cuyas propietarias eran sociedades también holandesas, pero cuyos accionistas eran británicos. El Reino Unido intentó requisarlos y se produjo un intercambio de correspondencia entre los dos gobiernos, ya que el gobierno de los Países Bajos se oponía a la adopción de esta medida⁸⁶⁹. En un principio, el Reino Unido trató de justificar esta medida aduciendo la necesidad de proteger esos buques sobre los que existían intereses británicos, que estaban indefensos frente a la flota alemana al navegar bajo el pabellón de un Estado neutral, pero el gobierno holandés alegó que, aunque los accionistas eran británicos, las sociedades propietarias de los buques eran holandesas, y que la nacionalidad que se debía tener en cuenta en Derecho internacional era la del Estado de pabellón, y no la del propietario real, por lo que el Reino Unido no tenía derecho a requisar los buques. Una situación similar se produjo durante ese mismo período en relación con varios buques y otros elementos requisados por el gobierno estadounidense tras su entrada en el conflicto bélico⁸⁷⁰. Dichos buques eran propiedad de nacionales noruegos, aunque algunos de ellos habían establecido sociedades en los Estados Unidos, por lo que el Reino de Noruega reclamó una compensación por el perjuicio sufrido por los navieros al final de la guerra. En el arbitraje internacional que tuvo lugar para determinar el derecho a una compensación por la requisa de las propiedades de los navieros noruegos, los daños sufridos en ellas y el perjuicio sufrido por la retención de las mismas, así como el alcance de la misma, no se discutió el derecho del gobierno de los Estados Unidos de requisar los buques en cuestión. Estos casos refuerzan la afirmación de que hasta una época más reciente no existía *opinio iuris* sobre la exigencia de un vínculo real con el Estado de pabellón en Derecho internacional, por lo que la utilización de un pabellón de un Estado distinto del que debería tener un buque encontraría su base jurídica en la

⁸⁶⁷ *Affaire des Boutres de Mascate* (France c. Grande Bretagne), 8 août 1905, *RIAA*, vol. XI, pág. 83.

⁸⁶⁸ Nótese, sin embargo, que BONFILS, H., *op. cit.*, pág. 400, ya indicaba que “[u]n État peut accorder à des navires étrangers le droit d’arborer son pavillon, pourvu que cet acte n’ait pas lieu dans un but frauduleux et dolosif à l’égard des autres États”, por lo que, aunque no se mencionaba la doctrina del vínculo genuino como tal, sí se comenzaba a vislumbrar su contenido, íntimamente ligado entonces al concepto de fraude o abuso de derecho.

⁸⁶⁹ *Vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 195 – 197.

⁸⁷⁰ Laudo arbitral de 13 de octubre de 1922, *Norwegian shipowners’ claims (Norway vs. USA)*, en ONU, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. I, ONU, New York, 2006, págs. 307 – 346. Para un comentario de este caso, *vid.* SCOTT, J. B., “United States – Norway Arbitration Award”, *American Journal of International Law*, vol. 17, n.º. 1, 1923, págs. 287 – 290.

discrecionalidad que ofrece el principio de libertad del estado para el establecimiento de los requisitos de registro⁸⁷¹.

2.5.1.2.- Las reglas del Instituto de Derecho Internacional de 1896: el primer intento de limitar la libertad de los Estados de pabellón para establecer los requisitos para el registro de buques

El concepto de nacionalidad de los buques proporcionó la base necesaria para que se diese el primer intento de restricción de la libertad de los Estados de pabellón en cuanto al registro de los buques, a través de los intentos por armonizar las legislaciones nacionales en materia de registro. Así, en la sesión de Venecia del Instituto de Derecho Internacional de 1896, se abordó la cuestión de los requisitos de registro. Los relatores REAY y ASSER redactaron una resolución en la que se concluyó que, en caso de que no se respetasen las normas básicas del Derecho Internacional o de que se apartasen demasiado de los principios adoptados por la mayor parte de los Estados, las normas de nacionalidad deberían ser ineficaces frente a terceros Estados, que podrían de esta forma desconocer la atribución de nacionalidad al buque efectuada por el Estado de pabellón⁸⁷². En este documento no se menciona el término “nacionalidad” referido a los buques, sino que se refiere en todo momento al derecho al uso del pabellón nacional. Para su elaboración, se realizó un estudio comparativo de la legislación sobre registro de buques de quince Estados (Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, el Reino Unido, Grecia, Italia, Noruega, los Países Bajos, Portugal, Rusia, Suecia y los Estados Unidos), omitiendo la legislación de los Estados latinoamericanos debido a que, en aquella época, muchos de ellos ya permitían el registro de buques propiedad de extranjeros⁸⁷³.

El texto de la resolución se divide en tres secciones: la primera (arts. 1 – 4), relativa a la adquisición del derecho al pabellón de un Estado; la segunda (arts. 5 – 8), relativa a la pérdida de ese derecho, y la tercera (arts. 9 y 10), sobre la adquisición provisional del derecho al pabellón. Para la adquisición del derecho a utilizar el pabellón de un Estado, se exige que el buque esté inscrito en el registro correspondiente de conformidad con el Derecho interno del Estado de pabellón. Además, es necesario que el buque cumpla los siguientes requisitos: por un lado, debe ser propiedad de nacionales del Estado de pabellón, de una sociedad colectiva o comanditaria simple cuyos socios personalmente responsables sean nacionales, o de una sociedad comanditaria por acciones u otra persona jurídica nacional, en la cual al menos un tercio

⁸⁷¹ Vid. DRAPIER, S., *op. cit.*, pág. 3.

⁸⁷² Vid. ASSER, T. M. C., y REAY, L., « Règles relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce », en INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL, *Annuaire*, Tome XV, Lausanne, Imprimerie Regamey & Co., 1896, pp. 72 – 74. Esta resolución se menciona en FAUCHILLE, P., *op. cit.*, pág. 902; GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 81 y 82; ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 49 – 52; BOCZEK, A. B., *op. cit.*, págs. 108, 109 y 210 – 214; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 272; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, págs. 62 y 63; MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 197, 198, 267 y 268; HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 9; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 54, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 348.

⁸⁷³ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 211, nota 6.

de los directivos sean nacionales del Estado de pabellón; y, por otro lado, la sociedad debe tener su domicilio social en el Estado de pabellón. Finalmente, se indica que la nacionalidad del capitán y de la tripulación no constituirá una condición para la pérdida o la adquisición del derecho al pabellón nacional. Por tanto, se puede observar que el factor principal para decidir sobre el derecho de un buque a enarbolar el pabellón de un Estado es el de la nacionalidad de su propietario. Se puede interpretar este conjunto de requisitos como un primer intento de definición de la relación auténtica, o, al menos, un primer acercamiento a su contenido material⁸⁷⁴, aunque conviene recordar la ausencia de cualquier valor normativo de la resolución, lo cual la priva de eficacia en la práctica. Además, como se ha sugerido⁸⁷⁵, la jurisprudencia internacional inmediatamente posterior, como la sentencia de los *Dhows de Mascate*, ya citada, reafirmaba la libertad absoluta de los Estados de determinar los requisitos para otorgar su pabellón a los buques, por lo que no se puede considerar que en esa época supusiera un cambio consolidado en el Derecho internacional público.

Por lo que respecta a la pérdida del derecho al pabellón, los relatores proponen que ésta se supedita al incumplimiento de cualquiera de las condiciones exigidas para su obtención y a la correspondiente baja del buque en el registro del Estado de pabellón de que se trate. Este procedimiento se podría iniciar de oficio o a instancia de parte, y, en caso de que el propietario o explotador del buque no comunique a la autoridad competente la información necesaria, podría ser sancionado con una multa.

Por último, en cuanto a la adquisición provisional del derecho al pabellón, se indica que ésta se producirá únicamente en dos casos: en primer lugar, cuando un buque construido en el extranjero no pueda adquirir definitivamente el derecho al pabellón hasta su llegada a uno de los puertos del Estado de nacionalidad de su propietario, y, en segundo lugar, cuando se produzca un cambio en la titularidad del buque mientras se encuentra en puerto extranjero. El certificado provisional deberá ser expedido por las autoridades consulares del Estado de pabellón en el Estado en el que se encuentre el buque y deberá tener una validez temporal. Este punto resulta de gran interés, porque no ha vuelto a ser objeto de una propuesta de regulación internacional hasta la fecha, a salvo del abanderamiento provisional de buques regulado en la legislación nacional de determinados Estados.

En resumen, esta resolución proponía unos criterios mínimos de carácter material que debía cumplir el buque para su inscripción en el registro de su futuro Estado de pabellón y que básicamente se basaban en el establecimiento de unos requisitos de nacionalidad de los propietarios del buque. Por tanto, la primera definición de la relación auténtica de ámbito internacional estaba ligada a la conexión entre el propietario del buque y el Estado de pabellón, aunque la regulación de la nacionalidad de los propietarios se dejaba al Derecho interno de cada Estado. No obstante, como

⁸⁷⁴ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 80, y VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 54.

⁸⁷⁵ Vid. CARON, D., "Ships: Nationality and Status", *cit.*, pág. 290; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 54, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 3.

señala la doctrina⁸⁷⁶, el trabajo del Instituto apenas tuvo reconocimiento por parte de sus contemporáneos, aunque sirvió como base a la Comisión de Derecho Internacional (CDI) para los trabajos preparatorios de la Convención sobre Alta Mar de 1958, que comenzaron en 1950.

A lo largo del siglo XIX y de principios del siglo XX, se sucedieron varias decisiones arbitrales y jurisdiccionales sobre la cuestión de la nacionalidad del buque y del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón. Destacan los casos de *The Creole* (1853)⁸⁷⁷, del *Virginus* (1873) y del *Montijo* (1875)⁸⁷⁸, en los que ya se afirmaba que el registro de un buque sólo podía ser cuestionado por el propio Estado de pabellón (aunque la práctica estatal en ocasiones desconocía la bandera en caso de conocer que la nacionalidad efectiva del buque era distinta y, en otras, respetaba la atribución del pabellón según las leyes de otro Estado⁸⁷⁹), y el caso de los *Dhows de Mascate*, que también reconoció la libertad de establecimiento de las condiciones para el registro de los buques con carácter general, lo cual generó un debate en el que parte de la doctrina entendía que podría haber excepciones⁸⁸⁰ y otra parte, que la libertad de establecimiento de los requisitos de registro de buques era absoluta, salvo en casos de transgresión de esa competencia o falta de efectividad⁸⁸¹.

⁸⁷⁶ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 210 y 212; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 56, y COGLIATIBANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 391.

⁸⁷⁷ Citado por GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 222 y 223, nota 4, y GIDEL, G., *op. cit.*, pág. 241.

⁸⁷⁸ Vid. GIDEL, G., *op. cit.*, págs. 87 – 89; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 107; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 145; WODIE, F. V., “La haute mer”, en BEDJAOUI, M. (Coord.), *Droit international. Bilan et perspectives*, vol. 2, Pedone, Paris, 1991, págs. 852 y 853, y KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 346.

⁸⁷⁹ Vid. el contraste entre la práctica del Reino Unido a mediados del siglo XIX y la de los Estados Unidos, que, durante el bloqueo de la Guerra Civil, se limitaban a comprobar que los buques con bandera británica hubiesen realizado efectivamente la transferencia de pabellón y tuviesen a bordo los documentos que probaran dicha operación, para evitar el uso de pabellones falsos durante la guerra, con respecto a la práctica de España en el asunto del *Virginus*, que ocurrió el 31 de octubre de 1873, en el marco de la Guerra de los Diez Años, en el que se atacó a un buque que navegaba bajo pabellón estadounidense desde el año anterior y disponía de toda la documentación correspondiente, aunque estaba alquilado a Manuel Quesada y José María Mora, miembros de la junta revolucionaria de la Isla de Cuba, y se utilizaba para auxiliar a los revolucionarios venezolanos y cubanos, en COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 13, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 36, 40 y 62 – 66.

⁸⁸⁰ Vid. FLEISCHMANN, M., “Der Maskat Fall”, en SCHÜCKING, W., *Das Werk vom Haag*, parte I, serie II, Duncker & Humblot, Berlín, 1917, págs. 345, 414 y 418; GIDEL, G., *Le droit international public de la mer*, vol. I, Mellotée, Chateauroux, 1932, pág. 81; KAUFMANN, E., « Règles générales du droit de la paix », *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 1937, pág. 376, y QUADRI, R., *Le navi private nel diritto internazionale*, A. Giuffrè, Milano, 1939, págs. 39 – 41, citados por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 213 y 214; WATTS, A. D., *op. cit.*, pág. 53; VERDROSS, A., *Völkerrecht*, Springer, Berlín, 1959, pág. 247, citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 213 y 214, que ya apuntaba la necesidad de la existencia de un vínculo doméstico entre el buque y su Estado de pabellón; HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 8, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 83 y 84.

⁸⁸¹ Vid. TRIEPEL, H., *Virtuelle Staatsangehörigkeit; ein Beitrag zur kritik der Rechtsprechung des Französisch-Deutschen gemischten schiedsgerichtshofs*, F. Vahlen, Berlín, 1921, pág. 30; NEUMEYER, K., *Internationales Verwaltungsrecht*, vol. III, Verlag für Recht und Gesellschaft, München, 1926, pág. 90, y FLORIO, F., *op. cit.*, págs. 140 – 143, citados por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 213 y 215; JESSUP, P. C.,

En materia de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, este principio, todavía vigente, se consagró definitivamente en la sentencia del Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI) de 10 de septiembre de 1927 en el asunto del *Lotus*⁸⁸². En este caso, se había producido un abordaje entre un buque francés y un buque turco, y se dilucidaba si Turquía podría tener jurisdicción sobre los oficiales franceses del buque francés. El Tribunal estableció que, en principio, sólo el Estado de pabellón puede tener jurisdicción sobre las cosas y personas a bordo del buque, aunque en este caso los daños infligidos al buque turco sí fundamentaban alguna forma de jurisdicción de Turquía. Posteriormente, en la jurisprudencia estadounidense, el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón se confirmó en la sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos *Lauritzen v. Larsen* (1953)⁸⁸³.

2.5.1.3.- El origen de la relación auténtica referida a las personas físicas: el caso *Nottebohm*

En cuanto al Derecho internacional público con respecto a la nacionalidad, conviene precisar que se trata de un concepto originariamente referido a las personas, tanto físicas como jurídicas, y que, como se ha explicado, hasta el siglo XIX no se empezó a aplicar separadamente a los buques. Sin embargo, el desarrollo de esta teoría de la nacionalidad del buque con independencia de la nacionalidad de su capitán o propietario ha sido determinante en el surgimiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia y también en el desarrollo del concepto de la relación auténtica, porque precisamente este último se suele considerar como una analogía o ficción jurídica resultado de extrapolar una noción conceptualizada para el caso de las personas físicas⁸⁸⁴. Para esta parte de la doctrina, el origen de la relación auténtica se encuentra

“The United Nations Conference on the Law of the Sea”, *Columbia Law Review*, vol. 59, n.º. 2, 1959, pág. 256, y MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, pág. 27.

⁸⁸² Vid. VINAR, B., “Effect of the ‘genuine link’ principle of the 1958 Geneva Convention on the national character of a ship”, *New York University Law Review*, vol. 35, n.º. 1, 1960, pág. 1050; GIDEL, G., *Le Droit International Public de la Mer*, vol. I, Topos Verlag, Vaduz, 1981, pág. 256; REULAND, R. C. F., “Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 22, n.º. 5, 1989, págs. 1164 y 1165; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, pag. 228; SICO, L., *op. cit.*, págs. 8 y 9, y POWELL, E., *op. cit.*, pág. 269.

⁸⁸³ Sentencia de 25 de mayo de 1953, 345 U.S. 571 (1953). En esta sentencia, se utilizó el criterio de equilibrio de puntos de conexión, para el cual se tuvieron en cuenta la localización del buque, la ley del pabellón, el domicilio de la parte perjudicada y de los propietarios del buque, el lugar de formalización del contrato, el acceso a las autoridades judiciales en el extranjero, y el Derecho internacional privado estadounidense. Otros casos que continuaron esta línea jurisprudencial son *Sielinski v. Empresa Hondureña de Vapores* (113 F.Supp. 93, SDNY [1953]), *Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S. A.* (353 U.S. 138 [1957]), y *Bobalkais v. Compañía Panameña Marítima San Gerassimo* (168 F.Supp. 236 SDNY [1958]).

⁸⁸⁴ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 55 y 56; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 117; MCDUGAL, M. S., BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, págs. 38 – 40; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 369; GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 259; ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 149; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 63; STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 168.; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 348; CORBIER, I., *op. cit.*, pág. 274; SLOANE, R. D., *op. cit.*, pág. 26, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 30.

en la sentencia del caso *Nottebohm* (1955)⁸⁸⁵, aunque se trata de una afirmación controvertida, porque apenas se mencionó en las negociaciones de la Convención sobre Alta Mar de 1958⁸⁸⁶. En esta sentencia, el Tribunal Internacional de Justicia condicionó el reconocimiento de la nacionalidad por parte de terceros Estados en casos de protección diplomática a la existencia de una relación auténtica entre la persona física y el Estado que le había concedido su nacionalidad, con base en laudos arbitrales de finales del siglo XIX y de principios del siglo XX que resolvían casos de protección diplomática de dobles nacionales contra uno de sus Estados de nacionalidad⁸⁸⁷.

Como es bien sabido, la base fáctica del caso que motivó la sentencia objeto de estudio es la siguiente. En 1939, Friedrich Nottebohm, nacional alemán con residencia en Guatemala desde 1905, se convirtió en 1939 en nacional del Principado de Liechtenstein, Estado con el que no tenía ningún vínculo (había visitado brevemente el país, pero no había establecido sus negocios en él), para evitar la confiscación de sus bienes, puesto que Guatemala consideraba como enemigos a los nacionales alemanes⁸⁸⁸. Sin embargo, Nottebohm fue detenido y deportado a los Estados Unidos como alemán, donde estuvo preso de 1943 a 1946, por lo que Liechtenstein intervino en su defensa a través del cónsul suizo en Guatemala. Sin embargo, las autoridades guatemaltecas rechazaron la atribución de nacionalidad realizada por Liechtenstein en favor de Nottebohm, y posteriormente le denegaron la entrada en el país y sus propiedades fueron confiscadas, por lo que, en 1951, Liechtenstein inició un proceso ante el Tribunal Internacional de Justicia contra Guatemala.

El Tribunal Internacional de Justicia decidió que Liechtenstein no podía ofrecer protección diplomática frente a Guatemala a Nottebohm, porque la atribución de nacionalidad no se había realizado en relación con la existencia de una relación auténtica y, de hecho, se había buscado para lograr la protección de un Estado neutral en caso de conflicto bélico, por lo que, aunque resultaba conforme con el Derecho nacional de Liechtenstein, no tenía efectos inmediatos en Derecho internacional público⁸⁸⁹. Por tanto, para que un Estado pueda ofrecer protección diplomática a un individuo que ostenta su nacionalidad, ésta debe ser real y efectiva, de modo que pueda ser reconocida por un tercer Estado. Sin embargo, no se cuestionó el derecho de cada Estado de establecer libremente las condiciones de atribución de su nacionalidad en otros ámbitos distintos al de la protección diplomática⁸⁹⁰. En cuanto al concepto de relación auténtica, el Tribunal lo comprende como “expresión jurídica de un vínculo social”⁸⁹¹ y lo define

⁸⁸⁵ Liechtenstein c. Guatemala (6 de mayo de 1955), *ICJ Rep.* 4.

⁸⁸⁶ *Vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 119 y 120, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 392.

⁸⁸⁷ *Vid.* SLOANE, R. D., *op. cit.*, pág. 14.

⁸⁸⁸ Liechtenstein c. Guatemala (6 de mayo de 1955), *ICJ Rep.* 4, págs. 13 – 16.

⁸⁸⁹ *Ibid.*, págs. 20 – 26.

⁸⁹⁰ *Ibid.*, pág. 20.

⁸⁹¹ *Vid.* KESBY, A., *The Right to Have Rights: Citizenship, Humanity, and International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2012, pág. 41.

como “a legal bond having at its basis a social fact of attachment, a genuine connection of existence, interests and sentiments, together with the existence of reciprocal rights and duties”⁸⁹², para el cual se debe tener en cuenta, en el caso de las personas físicas, el lugar de residencia habitual del individuo afectado, el centro de sus intereses, sus relaciones familiares y su participación en la vida pública, así como el apego manifestado por el mismo o por sus descendientes por el Estado de la nacionalidad⁸⁹³. Por lo tanto, no se trata de un elemento que condicione la validez de la atribución de nacionalidad realizada por un Estado, sino una condición para su oponibilidad frente a terceros Estados.

En el análisis de la jurisprudencia Nottebohm, se produjeron algunos avances en todos los sentidos. Parte de la doctrina adoptó una posición crítica frente a la decisión del Tribunal⁸⁹⁴. Otra parte de la doctrina defendió la generalización del concepto de relación auténtica para todo caso de reconocimiento de la atribución de la nacionalidad, y no únicamente en los casos de doble nacionalidad, aunque reconoció la dificultad de extrapolar el contenido de la relación auténtica definido en la sentencia al caso de la nacionalidad de los buques⁸⁹⁵. Además, se criticó que se hubiera mantenido el requisito de la relación auténtica en el ámbito de la navegación marítima⁸⁹⁶, pese a haberse desautorizado la doctrina de la relación auténtica o teoría de la efectividad (o del control, en el contexto corporativo) en jurisprudencia posterior del TIJ y en otras instancias de resolución de controversias internacionales, de forma explícita o implícita, como en los casos *Flegenheimer*⁸⁹⁷, *Barcelona Traction Light and Power Company Limited*⁸⁹⁸, *Feldman c. México*⁸⁹⁹ y *Soufraki c. EAU*⁹⁰⁰, o pese a su omisión como requisito para reclamar en el Proyecto de Artículos sobre la Protección Diplomática de

⁸⁹² *Nottebohm* (Liechtenstein c. Guatemala) (segunda fase), *ICJ Rep* 1955, pág. 23.

⁸⁹³ *Ibid.*, pág. 22.

⁸⁹⁴ *Vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 121 – 124.

⁸⁹⁵ *Vid.* VAN HUYS, H. F., *The Role of Nationality in International Law*, A. W. Sijthoff, Leiden, 1959, pág. 158, nota 138, citado por SLOANE, R. D., *op. cit.*, pág. 25, BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 116, 117, 122 y 123.

⁸⁹⁶ *Vid.* MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 124, nota 2, y SLOANE, R. D., *op. cit.*, págs. 26 y 34.

⁸⁹⁷ *Flegenheimer Claim* (Italian-United States Conciliation Commission), *RIAA*, vol. XIV, 1958, págs. 327 – 390.

⁸⁹⁸ *Barcelona Traction Light and Power Company Limited* (España c. Bélgica) (segunda fase), *ICJ Rep* 1970, 3. *Vid.* también, para un análisis del impacto de esta sentencia sobre la teoría de la nacionalidad, NOVAK, F., “Caso Barcelona Traction Light and Power Company Limited – España vs Bélgica (1970)”, *Agenda Internacional*, vol. 4, n.º. 8, 1997, págs. 98 – 104, para el cual se estaría denegando la posibilidad de levantamiento del velo societario según la teoría del control, salvo en determinados casos de protección de los accionistas.

⁸⁹⁹ *Marvin Roy Feldman Karpa c. Estados Unidos Mexicanos*, Caso CIADI No. ARB(AF)/99/1, Decisión provisional acerca de cuestiones jurisdiccionales preliminares (6 de diciembre de 2000), párrs. 32 – 36.

⁹⁰⁰ *Hussein Nuaman Soufraki c. Los Emiratos Árabes Unidos*, Caso CIADI No. ARB/02/7, Laudo (7 de julio de 2004), confirmado por Decisión de 5 de junio de 2007.

2006⁹⁰¹. Sin embargo, sí se recuerda el requisito de la relación auténtica en el caso *Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo*⁹⁰².

2.5.2.- Caracterización de la relación auténtica en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958

La Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 29 de abril de 1958 fue el primer instrumento de Derecho internacional convencional que mencionaba la relación auténtica y, por tanto, el primero en restringir las libertades del Estado de pabellón en cuanto al registro y la concesión de su nacionalidad a los buques. En su artículo 5.1, esta Convención disponía lo siguiente:

“Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social”.

Como se puede apreciar, el artículo no mencionaba el fenómeno de los pabellones de conveniencia, pero los debates y los trabajos preparatorios de la Convención establecían claramente una relación entre el fenómeno de los pabellones de conveniencia y el concepto de relación auténtica. Esta conexión ha sido puesta de manifiesto por la doctrina en reiteradas ocasiones⁹⁰³.

2.5.2.1.- Trabajos preparatorios: el contenido material de la relación auténtica

Los trabajos preparatorios de la Convención sobre Alta Mar, llevados a cabo por la CDI, se realizaron sobre la base de diversos puntos, entre los cuales fue adquiriendo prioridad el de la nacionalidad de la nave⁹⁰⁴. En ellos, destacan los dos informes elaborados por el relator especial para el régimen de la alta mar, Jean Pierre Adrien François, de nacionalidad holandesa. En la sección cuarta del primero de ellos, de 17 de marzo de 1950, abordó la cuestión de la nacionalidad de los buques, proponiendo

⁹⁰¹ CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, vol. II, Part II, United Nations, New York, 2006, pp. 24 – 26.

⁹⁰² *Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo*, 17 de julio de 1986, *RIAA*, vol. XIX, United Nations, New York, 2006, pp. 225 – 296, párr. 27. Sobre este laudo, *vid.* APPOLIS, G., “La sentence arbitrale du 17 juillet 1986 dans le differend franco-canadien relatif au filetage dans le Golfe du Saint-Laurent”, *Espaces et ressources maritimes*, vol. 2, n.º. 1, 1987, págs. 186 – 211.

⁹⁰³ *Vid.* BOCZEK, A. B., *op. cit.*, pp. 243 – 286; SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 61; OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 606; MCCONNELL, M. L., “‘... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 366; TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 35, y STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 168.

⁹⁰⁴ *Vid.* CDI, *Yearbook of the International Law Commission 1949 – Summary Records and Documents of the First Session including the report of the Commission to the General Assembly*, Naciones Unidas, New York, 1956, pág. 281.

continuar con el principio de libertad de los Estados para el establecimiento de las condiciones de concesión de la nacionalidad a los buques como norma general del régimen de la alta mar⁹⁰⁵. Sin embargo, su propuesta resulta interesante porque, retomaba, en cierto modo, la propuesta unificadora que había realizado el Instituto de Derecho Internacional en 1896, que mencionaba explícitamente, en el sentido de que abogaba por la armonización de las legislaciones nacionales en materia de registro y nacionalidad de buques e incluso proponía que los principios presentes en la normativa de la mayoría de los Estados deberían ser considerados como un elemento de Derecho internacional, aunque reconocía que hasta el momento había resultado imposible la unificación de las legislaciones debido a las divergencias existentes en las legislaciones de los diferentes Estados, y que era improbable que se lograra en la Convención sobre Alta Mar. Por ello, dejó a criterio de la CDI el mantenimiento de esta cuestión en los trabajos preparatorios. Este informe se examinó en las reuniones 63.^a a 69.^a de la segunda sesión de la CDI, celebradas del 7 al 17 de julio de 1950. La cuestión de la nacionalidad de los buques se trató en la 64.^a reunión, celebrada el 10 de julio de 1950, en la que se siguió la opinión del relator sobre las dificultades de unificar las legislaciones nacionales y la necesidad de identificar los principios comunes a las mismas para poder extraer conclusiones⁹⁰⁶. A pesar de la oposición de dos de los once miembros de la CDI (Ricardo Joaquín Alfaro, diplomático panameño y antiguo presidente en funciones de Panamá, y Gilberto Amado, diplomático brasileño que ostentó el cargo de presidente de la CDI en varias ocasiones), se decidió realizar un estudio de los principios comunes a las legislaciones nacionales⁹⁰⁷.

En respuesta a este mandato, Jean Pierre Adrien François elaboró otro informe, presentado en 1951. La primera sección del mismo estaba dedicada al estudio de la materia de la nacionalidad de los buques y en ella se identificaban los principios sobre nacionalidad de los buques comunes a la normativa de la mayoría de los Estados en la materia, y proponía que éstos fueran adoptados como base para la elaboración del artículo correspondiente de la Convención⁹⁰⁸. Los factores que el relator identificó en la legislación de los Estados estudiados son los siguientes: en primer lugar, la nacionalidad o domicilio del propietario, que, en el caso de una sociedad colectiva o comanditaria, se sustituye por la nacionalidad de los socios y, en el caso de las sociedades por acciones, por el domicilio social, y, en segundo lugar, la nacionalidad del capitán, de los oficiales y de la tripulación, en contra del criterio sostenido por el Instituto de Derecho Internacional. Su propuesta consistía en que se estableciera que al menos la mitad del

⁹⁰⁵ FRANÇOIS, J. P. A., “Informe de J. P. A. François, Relator Especial – Derecho del Mar – El Régimen de la Alta Mar”, Documento A/CN.4/17, de 17 de marzo de 1950, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 38.

⁹⁰⁶ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1958, págs. 190 – 192.

⁹⁰⁷ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950*, vol. I, *cit.*, pág. 191, y CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950*, vol. II, *cit.*, pág. 387.

⁹⁰⁸ Vid. FRANÇOIS, J. P. A., “Segundo Informe sobre la Alta Mar por J. P. A. François, relator especial”, Documento A/CN.4/42, de 10 de abril de 1951, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. II, págs. 75 – 103.

buque debía ser propiedad de nacionales o personas domiciliadas en el Estado de pabellón, de una sociedad colectiva o comanditaria en la que la mayoría de los socios que respondan personalmente sean nacionales o personas domiciliadas en el Estado de pabellón, o de una sociedad por acciones con domicilio social en el Estado de pabellón, y que el capitán debía tener también la nacionalidad del Estado de pabellón⁹⁰⁹. No obstante, reconocía que la disparidad de regímenes al respecto resulta en una imposibilidad práctica de llevar a cabo el objetivo de unificar dichos regímenes⁹¹⁰. Además, insistía en que se debían imponer límites a la libertad de matriculación de buques y proponía como principios generales los requisitos de nacionalidad de los propietarios y del capitán del buque. Resulta interesante la introducción de una analogía entre la nacionalidad de los buques y la nacionalidad de las personas físicas⁹¹¹, ya que esta tendencia continuaría en la posterior conferencia.

La CDI debatió el contenido del informe de François de 1951 en sus reuniones 113.^a a 125.^a, y 130.^a a 134.^a, y reconoció que existían límites a la libertad de establecimiento de los criterios de registro de buques en su 121.^a reunión, de 10 de julio de 1951, por ocho votos a favor, uno en contra (el del representante panameño, Ricardo Joaquín Alfaro) y dos abstenciones⁹¹². La base teórica de las negociaciones durante esta reunión la constituyeron las reglas del Instituto de Derecho Internacional de 1896 y el caso del *I'm Alone*. En ella, se debatió el asunto de los pabellones de conveniencia, se criticó la utilización del concepto de nacionalidad referido a los buques, y se propuso su sustitución por el concepto de “carácter nacional” y la sustitución del criterio de la nacionalidad de los propietarios del buque, que ocupaba un lugar esencial en el informe, por el de puerto de registro del buque, pero estas modificaciones no fueron adoptadas por la CDI⁹¹³. Además, una de las cuestiones que más presente estuvo durante los debates fue la delimitación del Derecho internacional con respecto al Derecho nacional, es decir, las cuestiones sobre las que la CDI no debía pronunciarse por tratarse de cuestiones propias del Derecho nacional⁹¹⁴. Además, aunque se había propuesto una segunda regla con el requisito de que el capitán poseyera la nacionalidad del Estado de pabellón, se concluyó que esta norma no reflejaría la práctica en la mayor parte de los Estados y supondría un requisito muy gravoso para el sector del transporte marítimo,

⁹⁰⁹ Vid. FRANÇOIS, J. P. A., “Segundo Informe sobre la Alta Mar por J. P. A. François, relator especial”, Documento A/CN.4/42, de 10 de abril de 1951, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 76 y 77.

⁹¹⁰ Vid. FRANÇOIS, J. P. A., “Segundo Informe...”, *cit.*, pág. 76, y BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 2, explica que la disparidad de criterios de registro entre los Estados se encuentra directamente relacionada con sus intereses económicos, que determina una posición más liberal o más restrictiva en cuestión de registro de buques.

⁹¹¹ Vid. FRANÇOIS, J. P. A., “Segundo Informe...”, *cit.*, pág. 76.

⁹¹² Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 330.

⁹¹³ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 328 – 330.

⁹¹⁴ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 329 – 334.

por lo que se suprimió por ocho votos a favor y dos en contra⁹¹⁵. El texto finalmente aprobado por la CDI en su 121.ª. reunión fue el siguiente:

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

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

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

Como declaró el relator especial, la idea subyacente a estos requisitos era la de que debía existir un vínculo estrecho entre la nacionalidad del buque y el Derecho del Estado de pabellón⁹¹⁶. El mismo relator realizó un tercer informe, de 28 de febrero de 1952⁹¹⁷, en cuya primera sección incluyó el texto aprobado por la CDI en su 121.ª. reunión, con escasas modificaciones:

En général, un Etat [*sic*] peut fixer les conditions auxquelles il autorise un navire à se faire immatriculer sur son territoire et à battre son pavillon ; pourtant, la pratique générale des Etats [*sic*] a établi des conditions minimums qui doivent être réunies pour que le caractère national du navire soit reconnu par les autres Etats [*sic*]. Ces conditions minimums sont :

Le navire doit être dans la proportion de 50 pour 100 la propriété :

- a) De nationaux ou de personnes domiciliées sur le territoire de l'Etat [*sic*] ;
- b) D'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont plus de la moitié des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes domiciliées sur le territoire de l'Etat [*sic*] ;
- c) D'une société par actions constituée conformément à la législation de l'Etat [*sic*] et ayant son siège sur le territoire de cet Etat [*sic*].

Además, realizó algunas propuestas para mejorar la redacción del fragmento, como la sustitución de “domiciliées” por “établies”, y reiteró la posibilidad de recuperar

⁹¹⁵ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 332 – 334.

⁹¹⁶ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 334.

⁹¹⁷ Vid. FRANÇOIS, J. P. A., “Tercer Informe por J. P. A. François, relator especial – Régimen de la Alta Mar”, A/CN.4/51, de 28 de febrero de 1952, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1952*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1958, págs. 44 y 45.

el criterio de la nacionalidad del capitán del buque como factor a considerar en relación a la determinación de la nacionalidad del buque. J. P. A. François presentó un último informe el 1 de marzo de 1954, en el que el contenido de sus propuestas, tal como habían sido aprobadas por la CDI, se disponían en forma de artículos, acompañados de un comentario. La cuestión de la nacionalidad de los buques se incluyó en el artículo 10, con la siguiente redacción:

Chaque Etat [*sic*] peut établir les conditions sous lesquelles il autorisera un navire à se faire immatriculer sur son territoire et à battre son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres Etats [*sic*], le navire devra être dans la proportion de 50 pour 100 la propriété :

- a) Soit de nationaux ou de personnes établies sur le territoire dudit Etat [*sic*];
- b) Soit d'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont plus de la moitié des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes établies sur le territoire dudit Etat [*sic*];
- c) Soit d'une société par actions constituée conformément à la législation de cet Etat [*sic*] et y ayant son siège.

En su comentario, J. P. A. François resumió brevemente los cambios realizados por la CDI, incluyendo el rechazo a la norma sobre la nacionalidad del capitán del buque. Este informe fue examinado en la séptima sesión de la CDI, en 1955 y, concretamente, en las reuniones 284.^{a.}, de 4 de mayo de 1955; 293.^{a.}, de 17 de mayo de 1955, y 294.^{a.}, de 18 de mayo de 1955⁹¹⁸. En estas sesiones, se puso en duda la idoneidad del artículo para regular efectivamente la nacionalidad de los buques, por tratarse de cuestiones relativas a la legislación interna de los Estados, y porque existían muchos Estados que permitían que personas distintas del propietario del buque efectuaran el registro. Por ello, se planteó modificar el artículo para establecer el principio general, sin detallar las condiciones sobre la base de las cuales los Estados deberían conceder su nacionalidad a los buques⁹¹⁹. El texto aprobado por la CDI se incorporó al artículo 5 del Proyecto de Artículos relativo al régimen de la Alta Mar, que tenía el siguiente contenido:

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

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

⁹¹⁸ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955*, vol. I, *cit.*, págs. 12, 13 y 61 – 65.

⁹¹⁹ *Ibid.*, pág. 62.

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

Como se puede apreciar, el enunciado del artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar fue objeto de negociación en el seno de la Conferencia, y sufrió variaciones a lo largo de la misma. Originalmente, contenía una propuesta de contenido material muy determinado, ya que establecía una serie de requisitos que debían existir en la relación entre el buque y el Estado de pabellón para que la atribución de nacionalidad tuviese efectos frente a terceros. Por tanto, se trataba de un artículo de contenido concreto que condicionaba el reconocimiento de la nacionalidad del buque por parte de terceros Estados⁹²⁰. Sin embargo, en las negociaciones de 1955 y 1956, esta propuesta fue sustituida por la que figura en la redacción final de la Convención.

En el Comentario de la CDI de 1955, Jean Spiropoulos, insigne jurista griego, planteó la cuestión del Derecho de terceros a no reconocer la nacionalidad de los buques que no cumplieren con los requisitos previstos en la futura Convención. En relación con ello, Manley O. Hudson, que había sido el primer presidente de la CDI y juez del Tribunal Permanente de Justicia Internacional, consideraba que los Estados podían desconocer la nacionalidad de los buques que no cumplieren tales requisitos⁹²¹. En 1956, J. P. A. François realizó una propuesta de organización de los artículos⁹²², que se decidió en la 334.^a reunión de la CDI, de 26 de abril de 1956⁹²³, y posteriormente se recibieron los comentarios de los representantes de los gobiernos⁹²⁴. A través de ellos, se produjeron los cambios más significativos en el texto del proyecto de artículos. Bélgica⁹²⁵, Brasil, Sudáfrica⁹²⁶, Israel⁹²⁷, Noruega⁹²⁸, Yugoslavia⁹²⁹ e Irlanda hicieron

⁹²⁰ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 10.

⁹²¹ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 392.

⁹²² Vid. FRANÇOIS, J. P. A., “Régimen de Alta Mar y Régimen del Mar Territorial”, A/CN.4/97, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 2.

⁹²³ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I., Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 4 y 5.

⁹²⁴ Vid. Documento A/CN.4/97/Add.1 – 3, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 14 – 16.

⁹²⁵ Bélgica reiteró sus sugerencias en una Nota Verbal de 9 de enero de 1956, documento A/CN.4/99, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 37 y 38.

⁹²⁶ Sudáfrica reiteró sus comentarios en Carta de la Misión Permanente de la Unión de Sudáfrica en las Naciones Unidas de 12 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 78.

⁹²⁷ Israel reiteró sus observaciones a través de una Nota Verbal de 21 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 57.

⁹²⁸ Noruega reiteró su posición en una Carta de la Misión Permanente de Noruega en las Naciones Unidas de 27 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 67.

⁹²⁹ Vid. también la Carta de la Misión Permanente de Yugoslavia en las Naciones Unidas de 20 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*,

comentarios sobre condiciones económicas o sustantivas de registro relacionadas con la propiedad y con la residencia o el domicilio social, proponiendo modificaciones en el texto o la recuperación de redacciones anteriores, pero las aportaciones más relevantes fueron las propuestas del Reino Unido y los Países Bajos. El gobierno de los Países Bajos propuso reemplazar el artículo 5 por dos artículos⁹³⁰. En el primero de ellos se afirmaría la libertad de los Estados para establecer las condiciones de registro de los buques, aunque, para el reconocimiento de la atribución de nacionalidad frente a terceros Estados, se exigiría la existencia de una conexión genuina entre el Estado de pabellón y el buque, que sustituiría a los requisitos detallados hasta entonces en el proyecto de artículos. El segundo de ellos establecía la obligación de los Estados de pabellón de garantizar jurídicamente el mantenimiento de estándares laborales, técnicos y de seguridad a bordo de los buques. Por tanto, lo que se proponía era reemplazar la detallada regulación derivada del informe de François por la noción de *genuine link* (anteriormente, *genuine connection*⁹³¹) o relación auténtica, tomada, para gran parte de la doctrina, de la sentencia *Nottebohm*, reseñada anteriormente⁹³². También sugirió regular la observancia de los criterios de atribución de la nacionalidad como condición de reconocimiento de la nacionalidad de los buques, pero Panamá y Liberia se negaron a aceptar la inclusión de un inciso en el que el reconocimiento de la nacionalidad se condicionara a la existencia de una conexión genuina⁹³³, por razones evidentes. La propuesta del Reino Unido giraba en torno al concepto de la jurisdicción y el control efectivo del buque por parte del Estado de pabellón y la de los Países Bajos, en torno al concepto de relación auténtica⁹³⁴. Concretamente, condicionaba la atribución de nacionalidad a un buque y su reconocimiento por terceros Estados al cumplimiento de la condición de que el Estado de pabellón se encontrase en la posición de ejercer, y ejerciese, jurisdicción y control efectivos sobre los buques que enarbolaran su pabellón. La justificación que el gobierno del Reino Unido daba para su postura era que los principios derivados del trabajo del Instituto de Derecho Internacional de 1896 eran inferiores a los que a mediados del siglo XX estaban presentes en la legislación de

vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, pág. 95, en la que se proporciona una explicación de los comentarios al artículo.

⁹³⁰ El gobierno de los Países Bajos desarrolló su propuesta en una Carta de la Misión Permanente de los Países Bajos en las Naciones Unidas de 16 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 62 y 63. *Vid.* también BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 83; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28; OUDE-ELFERINK, A. G., “The genuine link concept: time for a post mortem?”, en DEKKER, I. F., y POST, H. H. G. (Eds.), *On the foundations and sources of international law*, T.M.C. Asser Press, La Haya, 2003, pág. 43, nota 12; COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 394, y GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 215.

⁹³¹ *Vid.* CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, pág. 63.

⁹³² Esta relación fue reconocida por el gobierno de los Países Bajos en su Carta de la Misión Permanente de los Países Bajos en las Naciones Unidas de 16 de marzo de 1956, documento A/CN.4/99/Add.1, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, págs. 62 y 63.

⁹³³ *Vid.* COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, págs. 395 y 396.

⁹³⁴ *Vid.* MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion?: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 371. La posición de Reino Unido se incluyó en la Nota Verbal de la delegación del Reino Unido en las Naciones Unidas de 15 de marzo de 1956, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, págs. 80 y 81.

cualquiera de los Estados, y que una regulación tan detallada podría omitir las particularidades existentes en los diversos Estados en materia de ejercicio de su jurisdicción y control sobre los buques y, por tanto, conduciría a rebajar los estándares globales⁹³⁵.

Estos documentos se examinaron en la 341.^a reunión de la CDI, celebrada el 7 de mayo de 1956⁹³⁶. En esta reunión, desde el principio se consideró la posibilidad de sustituir el trabajo previo de la CDI por las propuestas remitidas por los gobiernos de los Países Bajos y del Reino Unido, ya que la anterior redacción tenía un carácter provisional y no satisfacía completamente a los miembros de la CDI por estar basadas en normas escritas en el siglo XIX y por las dificultades de compatibilizarla con la legislación específica de los Estados en materia de registro de buques⁹³⁷. Todos los miembros de la CDI se mostraron favorables a la sustitución de las normas concretas por el principio de carácter general presente en las propuestas de los Países Bajos y del Reino Unido. Se decidió crear un subcomité que examinara la cuestión y reformulara el artículo 5 de acuerdo con esas propuestas. La nueva propuesta se presentó en la 347.^a reunión de la CDI, celebrada el 16 de mayo de 1956⁹³⁸:

Article 4

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

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

Article 5

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

De acuerdo con el comentario de la CDI, el principio expresaba la idea de que un Estado no podía otorgar a un buque que hubiera estado inscrito en su registro ninguna forma de eludir su jurisdicción. Los miembros del subcomité estaban de acuerdo en que era necesaria una definición del concepto de relación auténtica, pero consideraban que se trataba de un cometido arriesgado debido a la divergencia de la normativa estatal en

⁹³⁵ Nota Verbal de la delegación del Reino Unido en las Naciones Unidas de 15 de marzo de 1956, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, pág. 81.

⁹³⁶ *Vid.* CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1957, págs. 36 – 38.

⁹³⁷ *Vid.* HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 11, nota 41.

⁹³⁸ *Vid.* CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I, *cit.*, págs. 66 – 69.

materia de registro de buques⁹³⁹ y que, en su caso, debía llevar a cabo el relator especial en su comentario del artículo. Además, se añadió un nuevo artículo 9, en el que se detallaban las obligaciones del Estado de pabellón, según la propuesta realizada por el gobierno de los Países Bajos. De acuerdo con Georges Scelle, miembro de la CDI, del Instituto de Derecho Internacional y de la CPA, el objetivo era eliminar el sistema ficticio de pabellones de conveniencia⁹⁴⁰. En la siguiente reunión, celebrada el 17 de mayo de 1956, se reformularon los artículos nuevamente a partir de la propuesta del diplomático mexicano Luis Padilla Nervo, tras una votación por cada frase y una sobre el conjunto del artículo, y se mantuvo el requisito de exigencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, aunque fue duramente criticado por ser considerado contrario al Derecho Internacional convencional y consuetudinario existente hasta entonces, en el que el principio fundamental era la libertad de los Estados para el establecimiento de los requisitos para otorgar su nacionalidad a los buques⁹⁴¹. El texto modificado era el siguiente:

Article 4

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. Nevertheless, for the national character of the ship to be recognized by other States, there must exist a genuine link between the State and the ship.

2. The nationality of merchant ships, and hence their right to a flag, shall be established by documents issue by the authorities of the State of the flag.

Article 5

Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas.

A ship may not change its flag during a voyage or while stopping in a port of call.

El concepto de relación auténtica fue inmediatamente adoptado por los sindicatos de trabajadores del mar y por la OIT, que veían en su implementación la solución de parte de los problemas que suponían los pabellones de conveniencia⁹⁴². Sin embargo, el debate sobre estos artículos no se retomó hasta la 376.^a reunión de la CDI, de 27 de junio de 1956, aunque, en ella, la única modificación del texto que se adoptó en relación con la nacionalidad de los buques fue la sustitución de “*established*” por “*evidenced*” en el artículo 4.2⁹⁴³. En la 138.^a reunión de la CDI, celebrada el 4 de julio de 1956, se

⁹³⁹ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 11, nota 41.

⁹⁴⁰ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I, *cit.*, pág. 68.

⁹⁴¹ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I, *cit.*, págs. 70 – 73.

⁹⁴² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 70 – 75.

⁹⁴³ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I, *cit.*, págs. 262 – 264.

modificó parte del comentario al artículo 5⁹⁴⁴. La CDI envió el proyecto de artículos a la Asamblea General ese mismo año. En la versión final del proyecto de artículos, los artículos 4 y 5 se convirtieron en los artículos 29 y 30⁹⁴⁵:

Article 29

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. Nevertheless, for purposes of recognition of the national character of the ship by other States, there must exist a genuine link between the State and the ship.

2. A merchant ship's right to fly the flag of a State is evidenced by documents issued by the authorities of the State of the flag.

Article 30

Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958, usó el proyecto de artículos de la CDI como base de sus trabajos⁹⁴⁶. Durante la misma, no se hicieron cambios sustanciales en el artículo 29 del proyecto de artículos, que pasó a ser el artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar. No obstante, el segundo comité eliminó cualquier referencia a los efectos de la ausencia de la relación auténtica sobre la validez o el reconocimiento de la nacionalidad del buque del último inciso del artículo 29.1 del proyecto de artículos, a petición del delegado de los Estados Unidos, el Sr. Colclough, y de los delegados de determinados Estados de reciente independencia y de los Estados que ofrecían pabellones de conveniencia⁹⁴⁷. Además, a propuesta de los delegados de Italia y Francia⁹⁴⁸, en los artículos 5.2 y 10 del borrador de la Convención sobre Alta Mar se imponían nuevas obligaciones a los Estados de pabellón. Para parte de la doctrina, esto permitió centrar el significado de la relación auténtica en el concepto de *enforcement* o de control y jurisdicción sobre los buques,

⁹⁴⁴ Vid. CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. I, *cit.*, pág. 288.

⁹⁴⁵ Vid., CDI, "Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones", A/CN.4/104, en CDI, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1956*, vol. II, *cit.*, págs. 259 y 260.

⁹⁴⁶ Resolución 1105 (XI), de la Asamblea General, sobre la Conferencia internacional de plenipotenciarios para examinar el Derecho del mar, de 21 de febrero de 1957, párr. 9.

⁹⁴⁷ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 248 y 249; MCCONNELL, M. L., "... Darkening confusion mounted upon darkening confusion: the search for the elusive genuine link", *cit.*, pág. 375; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 59, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 171 y 172.

⁹⁴⁸ Vid. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, Ginebra, 1958, págs. 61 y 75.

aunque no se trata de términos intercambiables porque la noción de la efectividad de la jurisdicción y del control hace referencia al efecto o resultado que debe tener la existencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón⁹⁴⁹. El debate sobre estos artículos en la sesión plenaria fue breve, y durante el mismo se confirmó la eliminación de la cláusula de no reconocimiento de la nacionalidad del buque en caso de ausencia de relación auténtica y el artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar se adoptó por unanimidad⁹⁵⁰. Se ha sugerido la posibilidad de la influencia de presiones externas en la decisión de la Convención, ya que poco antes de la votación en el plenario se celebró una reunión de la *International Chamber of Shipping*⁹⁵¹.

2.5.2.2.- Texto definitivo

En el artículo 5 del texto final de la Convención, aprobado en la Conferencia celebrada del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, se mantuvo la exigencia de la relación auténtica y se eliminó la referencia a los efectos de la ausencia de este requisito. La imprecisión del texto reproducido anteriormente motivó las primeras críticas al concepto de relación auténtica⁹⁵², tanto por las dudas que suscitaba el silencio del artículo sobre el sujeto legitimado para decidir cuándo existe ausencia de relación auténtica y qué sanción se debería imponer en este caso, como por su cuestionado fundamento en Derecho internacional o nacional y por la legitimidad de la extrapolación de la jurisprudencia del caso *Nottebohm*, prevista para la nacionalidad de las personas físicas, a la teoría sobre la nacionalidad de los buques⁹⁵³. Además, se dudaba de su efectividad, debido al efecto relativo de los tratados⁹⁵⁴, y se llegó a considerar que se trataba de un debate oscurantista que distraía la atención sobre el problema principal, que era la infracción de la soberanía económica del Estado⁹⁵⁵.

⁹⁴⁹ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 63 – 65, BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 252 y 261, y TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 35.

⁹⁵⁰ CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. II, ONU, Ginebra, 1958, pág. 20.

⁹⁵¹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 281 y 282, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 397.

⁹⁵² De acuerdo con COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 395, ya en la primera sesión de la Conferencia posterior a la introducción del concepto de vínculo genuino, Etiopía manifestó su escepticismo con respecto a la redacción del artículo.

⁹⁵³ Vid. MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, págs. 38 – 40; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 123 y 124; MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 273 – 275; HERMAN, L., *op. cit.*, págs. 12 y 16, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 30.

⁹⁵⁴ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 16, que indica: “If it were universally binding, Article 5 would inevitably restrict the utilization of these registries by requiring, at the very least, some measure of corporate activity in the state of registry, possibly a degree of local participation in the ownership of the registering company [...]. There are strong doubts as to the efficiency of the genuine link approach as the prime instrument to ensure the ultimate objective of protecting the world community against the risks posed by unseaworthy vessels. Thus other approaches, taking into account both flag state obligations and coastal state interests, must be considered in attempts to deal with this issue”. También VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 59, concluyeron que “*The notion / general principle of a ‘genuine link’ proved to be vague and useless as a standard*”.

⁹⁵⁵ Vid. MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 366.

El problema central de la regulación sobre la relación auténtica en la Convención sobre Alta Mar, que entró en vigor en 1962, fue su vaguedad e imprecisión⁹⁵⁶. Dado que el texto normativo no contenía ninguna definición socioeconómica del concepto, esta carencia tuvo que ser suplida por la doctrina, que, en general, recurrió a dar contenido al concepto de relación auténtica a través de la efectividad de la jurisdicción y el control exigido a los Estados de pabellón⁹⁵⁷. En cambio, otros autores propusieron una definición material de la relación auténtica, basada en alguno de los siguientes requisitos: nacionalidad del propietario, Estado de construcción del buque, nombre del buque, Estado de registro y estándares de la tripulación⁹⁵⁸. En relación con la interpretación del contenido de la relación auténtica, a lo largo de las negociaciones de la Convención sobre Alta Mar, se pusieron de manifiesto las múltiples posibilidades que ofrecía el concepto. Así, el relator especial, J. P. A. François, indicó que la CDI consideraba que la relación auténtica consistía en el ejercicio de jurisdicción de un Estado sobre los buques que enarbolan su pabellón de la misma forma en la que lo haría en su territorio, el mantenimiento de la mayor parte de la propiedad del buque en manos de nacionales del Estado de pabellón que tengan su domicilio en el mismo, y el ejercicio de protección y control de los buques por parte de las autoridades consulares del Estado de pabellón⁹⁵⁹. Sin embargo, algunos de los delegados presentes en la Conferencia propusieron otros criterios adicionales, como la realización de la explotación del buque por parte de nacionales del Estado de pabellón y desde su territorio⁹⁶⁰, la existencia de normativa sobre cuestiones marítimas en el Estado de pabellón y de provisiones para una efectiva administración y aplicación de la normativa⁹⁶¹, y la posibilidad de recurrir efectivamente a los tribunales del Estado de pabellón⁹⁶². Por tanto, no se llegó a un acuerdo sobre una definición informal del concepto durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

⁹⁵⁶ Vid. VINAR, B., *op. cit.*, pág. 1049; MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, pág. 28; ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 54; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 3, 237 y 291; MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 7, 127 – 133, 140 – 143, 217 y 250; MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, págs. 373 y 375, y THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28.

⁹⁵⁷ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 14; TACHE, S. W., *op. cit.*, pág. 306, y OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, págs. 42 y 43. TACHE, S. W., *op. cit.*, pág. 306, define la relación auténtica como “*the legal and functional responsibilities assumed by the flag State when it confers national character upon a ship ... [or] the method by which the legal responsibility is translated into social reality*”.

⁹⁵⁸ Cfr. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 65 – 79, y MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 373, notas 31 y 32.

⁹⁵⁹ Vid. Anexo al Acta de la 30.ª reunión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, A/CONF.13/40, en CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, Ginebra, 1958, pág. 34.

⁹⁶⁰ Vid. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, Ginebra, 1958, pág. 24.

⁹⁶¹ Vid. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, Ginebra, 1958, págs. 3, 4 y 20.

⁹⁶² Vid. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, Ginebra, 1958, pág. 62.

Además, la supresión de cualquier referencia a los efectos de la ausencia de relación auténtica originó dudas sobre cuál debía ser la interpretación y la aplicación correcta del precepto. Dado que esta omisión fue realizada de forma consciente por el pleno, se ha considerado que implicaba el rechazo de la posibilidad de que la relación auténtica fuera necesaria para el reconocimiento de la nacionalidad del buque, por considerarlo contrario a la soberanía nacional del Estado de pabellón⁹⁶³.

Otro de los problemas de esta Convención era el derivado de la regla de *pacta tertiis*, ya que precisamente los principales Estados que ofrecían pabellones de conveniencia (Panamá, Liberia, Chipre) y algunos no eran partes de la misma porque sus intereses eran contrarios a la aplicación del artículo 5, por lo que no se les podía exigir su cumplimiento. No obstante, aprobaron algunas normas para dar cumplimiento a algunos de los objetivos establecidos en el artículo 10 de la Convención⁹⁶⁴.

2.5.3.- Desarrollo jurisprudencial, arbitral, institucional y doctrinal hasta la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982

El desarrollo jurisprudencial de la disposición referida a la relación auténtica se centró en el debate sobre los efectos de la ausencia del mismo y, en particular, sobre si ésta podría sustentar el derecho de los terceros Estados de desconocer la nacionalidad del buque, conferida según el derecho interno del Estado de pabellón⁹⁶⁵. El caso *OCMP*⁹⁶⁶, resuelto por el Tribunal Internacional de Justicia en 1960, reforzó las críticas al concepto de relación auténtica⁹⁶⁷ y frustró su aplicación en la práctica⁹⁶⁸, aunque lo cierto es que el TIJ evitó posicionarse en cualquiera de los dos sentidos⁹⁶⁹. En este caso, el Secretario-General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI, o IMCO, por sus siglas en inglés), a petición de la representación de Liberia, había solicitado una Opinión Consultiva del TIJ para determinar el alcance del artículo 28.a) de los Estatutos de la OCMI, relativo a la composición del Comité de Seguridad Marítima de esta organización. Dicha disposición establecía que en él debían estar

⁹⁶³ Vid. SIMONNET, M. R., *op. cit.*, pág. 70, y A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 252.

⁹⁶⁴ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 15.

⁹⁶⁵ Vid. TREVES, T., *op. cit.*, pág. 87.

⁹⁶⁶ *Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, págs. 150 – 172.

⁹⁶⁷ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 14, y GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 261.

⁹⁶⁸ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 75; BOCZEK, A. B., *op. cit.*, pág. 100, citado por MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 377, y MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 228; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 34, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 173. En contra, GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 271, que consideraba que la decisión del Tribunal se trataba de una interpretación para un caso concreto.

⁹⁶⁹ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, pág. 75, y TREVES, T., *op. cit.*, pág. 87.

representadas las naciones que poseyeran las marinas mercantes más importantes (*the largest shipowning nations* o [*les pays*] *qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes*), por lo que, ante el descontento con el resultado de la elección de los criterios de elegibilidad y las votaciones, la duda que se planteaba era si este concepto se refería a los Estados que tenían un mayor tonelaje abanderado (con lo cual entrarían a formar parte del Comité de Seguridad Marítima Panamá y Liberia, los principales pabellones de conveniencia en aquella época), o si, por el contrario, se podría considerar que el concepto se refería a la propiedad real sobre los buques, exigiendo una relación auténtica (con lo cual los pabellones de conveniencia quedarían excluidos del Comité de Seguridad Marítima porque la mayor parte de los buques inscritos en sus registros eran propiedad de extranjeros)⁹⁷⁰.

El objetivo de los Estados marítimos tradicionales era mantener excluidos del Comité a los pabellones de conveniencia, cuyos intereses en este ámbito eran radicalmente opuestos a los de los Estados marítimos tradicionales. Sin embargo, el TIJ consideró que el precepto, con una interpretación demasiado amplia que dejara una discrecionalidad casi total en la elección de los miembros del Comité de Seguridad Marítima, devendría superfluo en su mayor parte, y que, en consecuencia, el concepto de naciones que poseyeran las mayores flotas mercantes iba referido exclusivamente al tonelaje de los buques inscritos en los registros de cada Estado de pabellón, ya que en ellas se presumía el interés en la seguridad marítima y el resultado era consistente con una interpretación teleológica e histórica de la redacción del artículo sobre el cual se centraba la Opinión Consultiva⁹⁷¹. Por ello, añadió que el análisis de la cuestión de la relación auténtica, entendida como coincidencia de la nacionalidad del propietario del buque y de otras personas con intereses sobre el buque con la del Estado de pabellón, no era relevante para resolver la consulta⁹⁷², y consideró que se había incumplido el artículo 28.a) de la Convención por la que se había creado la OCMI⁹⁷³. Esto se ha llegado a interpretar como una puesta en entredicho del concepto de pabellón de conveniencia⁹⁷⁴, aunque, en principio, sólo excluye la aplicabilidad del requisito de existencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón en el procedimiento de composición del Comité de Seguridad Marítima de la antigua OCMI.

No obstante, en el voto particular del Juez Klaestad tampoco se formularon argumentos que permitieran la exigencia del criterio de la relación auténtica, aunque sí se abogó por una discrecionalidad atemperada de la Asamblea de la OCMI en la

⁹⁷⁰ *Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, págs. 156 y 157.

⁹⁷¹ *Ibid.*, págs. 159 – 170.

⁹⁷² *Ibid.*, págs. 169 – 171.

⁹⁷³ *Ibid.*, pág. 171.

⁹⁷⁴ *Vid.* MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, cit., pág. 217.

elección de la composición del Comité de Seguridad Marítima⁹⁷⁵. *A contrario*, en el voto particular del Juez Moreno Quintana sí se afirma que el concepto de naciones que posean las mayores flotas mercantes debe tener un significado práctico en relación con el transporte marítimo, por lo que no se puede reducir a lo indicado por las tablas de tonelaje bruto de los buques, sino que sólo se puede determinar satisfactoriamente a través de la existencia de una relación auténtica entre el propietario del buque y su pabellón⁹⁷⁶. Además, se ha resaltado la contradicción que supone la decisión del Tribunal con respecto a la necesidad de que las recomendaciones fueran realizadas por los Estados que ejercen jurisdicción sobre los buques, reconocida por el TIJ a lo largo de su argumentación, a menos que se considerase que el concepto de relación auténtica requería más que jurisdicción efectiva, y se tuviera en cuenta que el criterio de registro presupone que el Estado de pabellón ejerce jurisdicción efectiva sobre sus buques y que, como parte de la presunción de diligencia buena fe, sólo podría destruirse mediante prueba en contrario⁹⁷⁷. Por tanto, este caso pone de manifiesto que la ausencia de una definición normativa de la relación auténtica constituye un obstáculo para el control de los pabellones de conveniencia. La OCMI disolvió el Comité de Seguridad Marítima elegido contrariamente al tratado y eligió otro de conformidad con el pronunciamiento del TIJ⁹⁷⁸, aunque en 1965 se reformó el artículo 28 para evitar que se tuviese que elegir forzosamente a los principales pabellones de conveniencia para la composición del Comité⁹⁷⁹.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea también ha tenido la ocasión de pronunciarse sobre algunos aspectos de la relación auténtica. En el caso *Poulsen*, se resolvió una cuestión prejudicial relativa a la situación de un buque (el *Onkel Sam*) que enarbolaba el pabellón de Panamá para eludir las prohibiciones establecidas en el Convenio para la Conservación del Salmón en el Atlántico Norte, firmado en Reykjavík el 22 de enero de 1982. Este buque era propiedad de una sociedad panameña cuyas acciones pertenecían, en su totalidad, a un empresario danés; operaba desde un puerto danés, y tanto su capitán como su tripulación tenían nacionalidad danesa, por lo que su única conexión real con Panamá era haber realizado el trámite de registro a través de la sociedad constituida en Panamá. En las conclusiones del Abogado General G. Tesauró en el caso *Poulsen*, éste declaró que este asunto planteaba la cuestión del respeto a los pabellones de conveniencia y que, a pesar de que jurídicamente la Convención de

⁹⁷⁵ *Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, págs. 173 – 176.

⁹⁷⁶ *Ibid.*, págs. 177 y 178.

⁹⁷⁷ *Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, pág. 170, y MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 230 – 232.

⁹⁷⁸ Resolución A.21(II), de 6 de abril de 1961.

⁹⁷⁹ Resolución A.70(IV), de 28 de septiembre de 1965, 649 *UNTS* 334.

Ginebra sobre Alta Mar de 1958⁹⁸⁰ exigía la existencia de una relación auténtica, “la teoría no halla la necesaria y puntual confirmación en la práctica, ni arbitral ni convencional”, por lo que un buque que enarbolaba el pabellón de un Estado no podía ser considerado como nacional de otro Estado, a pesar de que tuviera una relación auténtica con este último (en este caso, un Estado miembro de la Unión Europea)⁹⁸¹. En la sentencia del caso *Poulsen*⁹⁸², el Tribunal acogió este razonamiento e hizo prevalecer el criterio formal del registro sobre la existencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, reconociendo la discrecionalidad total de los Estados para establecer sus condiciones de abanderamiento de buques, de forma que, el cumplimiento de los requisitos administrativos se consideró suficiente para otorgar la nacionalidad a un buque y, en caso de que se constataste la ausencia de relación auténtica, cualquier Estado distinto del Estado de pabellón del buque no podría desconocer la atribución de nacionalidad realizada por este último. Con respecto a la cuestión de la obligación de reconocimiento del pabellón concedido por un tercer Estado, el TJUE confirmó que el hecho de que se utilizase un pabellón de conveniencia, entendiendo por tal un pabellón con el que el buque en cuestión no mantuviese una relación auténtica, no confería a los Estados un derecho a desconocer la atribución de nacionalidad hecha por el Estado de pabellón. Esto apoyaría la teoría apuntada anteriormente sobre la imposibilidad de considerar la exigencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón como una norma de Derecho consuetudinario oponible a todos los Estados. Sin embargo, el TJCE aceptó la legislación del Reino Unido, basada en la relación auténtica, de someter las licencias de pesca que se concedían a sociedades británicas en relación con buques de pabellón británico a requisitos relativos a las actividades de pesca (concretamente, a los lugares de desembarco, venta o transbordo de la carga), porque no sobrepasaba la promoción de las relaciones entre las actividades pesqueras de los buques y las poblaciones que viven de la pesca, así como las industrias conexas⁹⁸³.

En el ámbito de los casos resueltos por el TJUE, también se argumentó con base en el concepto de relación auténtica en el caso *Factortame*⁹⁸⁴, ya que el Reino Unido

⁹⁸⁰ El caso se planteó y se resolvió antes de la entrada en vigor de la CNUDM, el 16 de noviembre de 1994.

⁹⁸¹ Vid. Puntos 4 y 9 de las Conclusiones del Abogado General en el caso *Anklagemindigheden/Poulsen y Diva Navigation*, C-286/90, presentadas el 31 de marzo de 1992, *ECLI:EU:C:1992:155*. Con respecto a la teoría del vínculo genuino en relación con el fenómeno de los pabellones de conveniencia, afirmó: “Incluso se ha proclamado a grandes voces el antídoto jurídico, resumido en la sugestiva fórmula del *genuine link*, concebido como límite a la libertad de los Estados de atribuir su pabellón”.

⁹⁸² Vid. TJCE, sentencia de 24 de noviembre de 1992, *Anklagemindigheden/Poulsen y Diva Navigation*, C-286/90, *ECLI:EU:C:1992:453*.

⁹⁸³ Vid. TJCE, sentencia de 14 de diciembre de 1989, *The Queen c. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación); ex parte Jaderow Ltd y otros*, C-216/87, *ECLI:EU:C:1989:651*.

⁹⁸⁴ Vid. TJCE, sentencia de 25 de julio de 1991, *The Queen v Secretary of State for Transport, ex p Factortame Ltd and others*, C-221/89, *ECLI:EU:C:1991:320*.

trató de justificar su legislación sobre requisitos de registro de buques⁹⁸⁵, que había sido impugnada ante el Tribunal, precisamente aduciendo que el requisito de la existencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, presente en la Convención sobre Alta Mar de 1958, la CNUDM de 1982 y el Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986, facultaba a sus autoridades para establecer requisitos de nacionalidad, sin que el Derecho comunitario pudiera imponer límites a la libertad de establecimiento de los requisitos para el registro de buques. En 1988, para poner fin a la práctica del *quota hopping*, el Reino Unido había introducido nuevos requisitos de nacionalidad del propietario del buque y de la tripulación, considerándose británico todo aquel buque que sea de propiedad británica, cuyas actividades sean explotadas, dirigidas y controladas desde el Reino Unido, y cuyos fletadores, responsables de la explotación o armadores sean personas o sociedades cualificadas. El concepto de buque de propietario británico se definía como aquel cuya propiedad nominal (*legal ownership*) perteneciere a personas o sociedades cualificadas y cuya propiedad efectiva (*beneficial ownership*) perteneciera a una o varias sociedades cualificadas, o, al menos en un 75 % a una o varias personas cualificadas. Sólo se consideraría como personas cualificadas aquellas con ciudadanía británica que fueran residentes y estuvieran domiciliadas en el Reino Unido, y, como sociedades cualificadas, aquellas constituidas en el Reino Unido, que tuvieran su centro de actividades en territorio británico; cuyo capital social fuera, al menos en un 75 %, propiedad de una o varias personas o sociedades cualificadas, y cuyos administradores, al menos en un 75 %, fueran personas cualificadas. La introducción de estos requisitos suponía la expulsión del registro y la consiguiente pérdida de derechos de pesca para al menos 95 buques pesqueros que estaban matriculados en el Reino Unido, pero eran propiedad de sociedades con capital español que querían beneficiarse de las posibilidades de pesca en aguas del Reino Unido antes del fin del período transitorio en el ámbito pesquero por los artículos 155 a 165 del Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa y a las adaptaciones de los Tratados⁹⁸⁶ (de hecho, la mayoría de los buques habían abandonado el registro español para rematricularse en el Reino Unido). Por ello, recurrieron la nueva normativa ante la *High Court of Justice, Queen's Bench Division*, que planteó varias cuestiones prejudiciales ante el TJCE sobre la incidencia del Derecho comunitario sobre la normativa de registro de buques de los Estados miembros y sobre la compatibilidad de la nueva normativa británica con la prohibición de toda discriminación por razón de nacionalidad, la libertad de establecimiento y el principio de proporcionalidad.

⁹⁸⁵ *Merchant Shipping Act*, 1988 c. 12, de 3 de mayo de 1988 y *Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations*, 1988 No. 1926, de 2 de noviembre de 1988, sustituidas como consecuencia de este pronunciamiento del entonces TJCE por la *Merchant Shipping Act*, 1995 c. 21, de 19 de julio de 1995 y las *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations*, 1993 No. 3138, de 14 de diciembre de 1993, que ha sufrido múltiples modificaciones, la última de ellas realizada por las *Merchant Shipping (Registration of Ships) (Amendment) Regulations*, 2017 No. 879, de 4 de septiembre de 2017.

⁹⁸⁶ *DOCE* L 302/23, de 15 de noviembre de 1985.

El Tribunal de Justicia confirmó que los Estados miembros tienen la competencia sobre el establecimiento de los requisitos de matriculación de buques, como había declarado en el caso *Pesca Valentia*⁹⁸⁷, aunque, en su ejercicio, deben respetar el Derecho comunitario, incluyendo la libertad de establecimiento y el principio de prohibición de la discriminación de los ciudadanos comunitarios por razón de nacionalidad⁹⁸⁸. Además, en otra sentencia sobre el caso *Factortame*, declaró que los requisitos de la normativa británica (salvo el de explotación y control de las actividades del buque desde el Estado miembro que establece el requisito) eran incompatibles con el derecho comunitario, ya que la matriculación de un buque puede constituir un acto de establecimiento cuando implica el ejercicio efectivo de una actividad económica por medio de una instalación permanente en un Estado miembro por una duración indeterminada, y, dado que establecían una discriminación por razón de nacionalidad de las personas físicas nacionales de los Estados miembros no justificada en los derechos y obligaciones que genera la concesión del pabellón a un buque, obstaculizaban la libertad de establecimiento⁹⁸⁹. Poco después, el TJCE declaró que el sometimiento de las licencias de pesca a requisitos relativos a la nacionalidad, residencia y Seguridad Social de su tripulación para asegurar que existía un vínculo económico real con el Reino Unido era contrario al Derecho comunitario, por vulnerar la prohibición de establecer discriminación contra los ciudadanos comunitarios y empeorar la situación de los trabajadores comunitarios sometidos a restricciones recogidas en el Acta de Adhesión de sus Estados miembros⁹⁹⁰.

Además, en el caso *Comisión c. Irlanda*, el entonces TJCE rechazó el argumento de Irlanda de que, en Derecho internacional público, los Estados pueden desconocer la nacionalidad de los buques que no tienen una relación auténtica con su Estado de pabellón, afirmando que la nacionalidad del buque viene determinada por el registro y que únicamente el Estado de pabellón debe determinar las condiciones para el otorgamiento de su nacionalidad, en el ejercicio de sus competencias soberanas⁹⁹¹. En el caso *Comisión c. Francia*, el TJCE reiteró su posición sobre la legislación que imponía requisitos de nacionalidad con respecto a las sociedades que podían inscribir sus buques en un registro comunitario y que suponían una discriminación de los ciudadanos

⁹⁸⁷ Vid. TJCE, sentencia de 19 de enero de 1988, *Pesca Valentia*, 223/86, ECLI:EU:C:1988:14, párr. 13.

⁹⁸⁸ Vid. TJCE, sentencia de 25 de julio de 1991, *The Queen v Secretary of State for Transport, ex p Factortame Ltd and others*, C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320, párrs. 13 – 17, 23, 27 – 33.

⁹⁸⁹ Vid. TJCE, sentencia de 25 de julio de 1991, *The Queen v Secretary of State for Transport, ex p Factortame Ltd and others*, C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320, párrs. 18 – 36. Sobre las vicisitudes del caso *Factortame*, vid. GONZÁLEZ, J., “La aceptación por la Cámara de los Lores de la responsabilidad patrimonial del Reino Unido en el asunto *Factortame* (Comentario a la sentencia *Regina v. Secretary of State for Transport Ex Parte Factortame Limited and Others* de 28 de octubre de 1999”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 4, n.º. 7, 2000, págs. 195 – 208.

⁹⁹⁰ Vid. TJCE, sentencia de 17 de noviembre de 1992, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte*, C-279/89, ECLI:EU:C:1992:439.

⁹⁹¹ Vid. TJCE, sentencia de 2 de diciembre de 1992, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-280/89, ECLI:EU:C:1992:481, párrs. 23 y 24.

comunitarios y un obstáculo a la libertad de establecimiento⁹⁹². En este caso, el artículo 219 del Código Aduanero francés exigía que, para ser matriculado en Francia, entre otros requisitos, el buque debía pertenecer al menos en un 50 % a nacionales franceses que, si residían menos de seis meses al año en la República Francesa, debían designar domicilio en ella para sus asuntos administrativos y judiciales relacionados con la propiedad y el estado del buque, o bien pertenecer en su totalidad a sociedades que tuvieran su domicilio social en el territorio de la República Francesa, o en otro territorio, en virtud de un tratado internacional que permitiese que la sociedad designase domicilio en Francia para todos los asuntos administrativos o judiciales relacionados con la propiedad y el estado del buque. Además, se exigía que los altos cargos y un alto porcentaje de los socios tuvieran nacionalidad francesa. Estos requisitos se oponen al Derecho comunitario, de conformidad con el análisis de la sentencia *Factortame*, por suponer una discriminación de los nacionales de los Estados miembros por razón de su nacionalidad y una limitación de las libertades de establecimiento y de circulación. Un pronunciamiento similar se dictó en el caso *Comisión c. Irlanda*⁹⁹³, en relación con el requisito de que los propietarios de las embarcaciones que se podían registrar en Irlanda fueran propiedad del Estado, de ciudadanos irlandeses o de personas jurídicas irlandesas, y en el caso *Comisión c. Grecia*⁹⁹⁴, en relación con la legislación griega que exigía que el buque perteneciera al menos en un 50 % a nacionales griegos o a personas jurídicas griegas cuyo capital social perteneciera a nacionales griegos en esa misma proporción para que se pudiera matricular en el registro griego.

Por último, en el caso *Comisión c. Países Bajos*, en el que se resolvió un recurso de incumplimiento contra los Países Bajos por la aprobación de una normativa de registro de buques en la que se exigían requisitos de nacionalidad de los accionistas y los administradores de las sociedades propietarios de un buque marítimo y de nacionalidad y domicilio de los administradores de empresas armadoras de buques marítimos registrados en los Países Bajos y de las personas físicas encargadas de la gestión cotidiana del establecimiento desde el cual se ejerce en los Países Bajos la actividad de navegación marítima, el TJUE reiteró el argumento de que los criterios de matriculación de buques no debían ser incompatibles con la libertad de establecimiento de los nacionales comunitarios, incluyendo las sociedades constituidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro cuya sede social, administración central o centro de actividad principal se encuentre en el territorio de los Estados miembros, prevaleciendo esta libertad del mercado interior sobre la libertad de establecimiento de

⁹⁹² Vid. TJCE, sentencia de 7 de marzo de 1996, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, C-334/94, ECLI:EU:C:1996:90. Vid., en un caso similar relacionado con las condiciones de nacionalidad de la tripulación, TJCE, sentencia de 4 de abril de 1974, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, 167/73, ECLI:EU:C:1974:35.

⁹⁹³ Vid. TJCE, sentencia de 12 de junio de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-151/96, ECLI:EU:C:1997:294.

⁹⁹⁴ Vid. TJCE, sentencia de 27 de noviembre de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Helénica*, C-62/96, ECLI:EU:C:1997:565.

los requisitos de registro de buques⁹⁹⁵. Por tanto, el Derecho comunitario tampoco ha definido el concepto de relación auténtica, ya que se ha limitado a confirmar la libertad de establecimiento de los requisitos de abanderamiento de buques por parte de los Estados miembros, siempre y cuando no se opongan al Derecho comunitario.

En el ámbito institucional, la CNUCYD ha sido el organismo con mayor implicación en los intentos de definir la relación auténtica, especialmente con la intención de que los Estados de pabellón se pudiesen beneficiar de las operaciones llevadas a cabo por los buques inscritos en sus registros, ya que la existencia de una relación auténtica permitiría un mayor control sobre los beneficios de la explotación de los buques⁹⁹⁶. A lo largo de los años 70 y 80 del siglo pasado, la CNUCYD elaboró diferentes informes sobre el Estado de la flota y sobre los riesgos relacionados con la huida hacia los pabellones de conveniencia, a los que denominó eufemísticamente “registros abiertos”.

En el marco de estos estudios, la CNUCYD insistió en los efectos de la ausencia de la relación auténtica, especialmente en su informe *Economic Consequences of the Existence or Lack of a Genuine Link between Vessel and Flag of Registry*, TD/C/C.4/177, de 1978. En este informe, se consideró que, para determinar si existe una relación auténtica entre un buque y su Estado de pabellón, se podrían tener en cuenta los siguientes elementos: a) si el buque o la sociedad que ostente su propiedad son propiedad del Estado de pabellón o sus nacionales, en grado sustancial; b) si la administración efectiva de la sociedad que tiene la propiedad real del buque radica en el territorio del Estado de pabellón, c) si los principales oficiales de la entidad beneficiaria propietaria del buque son nacionales del Estado de pabellón, d) si el control financiero del buque es ejercido por el Estado de pabellón y los beneficios de las sociedades que tienen la propiedad real del buque están sujetas a tributación en el Estado de pabellón, y e) si el Estado de pabellón asume y lleva a cabo un control regular de los estándares del buque, así como sobre la cualificación y condiciones de empleo a bordo del buque⁹⁹⁷. Para determinar si un Estado de pabellón constituye un Estado de conveniencia, se debe examinar la contribución de la marina mercante a la economía de su Estado de pabellón, la inclusión de las pérdidas y ganancias provenientes del comercio marítimo y de la compraventa de buques en la balanza de pagos del Estado de pabellón, el empleo de nacionales del Estado de pabellón a bordo de los buques y el propietario real del buque⁹⁹⁸.

⁹⁹⁵ Vid. TJCE, sentencia de 14 de octubre de 2004, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Reino de los Países Bajos*, C-299/02, ECLI:EU:C:2004:620, párrs. 15, 16, 19 y 21.

⁹⁹⁶ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 609 – 611, y MCCONNELL, M. L., “... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *cit.*, pág. 366.

⁹⁹⁷ Vid. CNUCYD, *Economic consequences of the existence or lack of a genuine link between vessel and flag of registry*, TB/B/C.4/168, CNUCYD, Genève, 1977, págs. 71 y 72, citado por OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 610, nota 19.

⁹⁹⁸ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 613; LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *cit.*, pág. 142, y MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 519. En el informe *Action on Open Registries*, *cit.*, la CNUCYD añadió que también se debía tomar en consideración la existencia de relaciones de dependencia entre los diferentes

Por tanto, la opción elegida por la CNUCYD para definir la relación auténtica era de carácter material, ya que proponía criterios concretos para determinar si existía ejercicio efectivo de jurisdicción sobre el buque por parte de su Estado de pabellón⁹⁹⁹. Esta visión fue apoyada por los países en desarrollo y algunos países de Europa oriental porque consideraban que la práctica de los pabellones de conveniencia o registros abiertos beneficiaba únicamente a los armadores de los países con mayor poder económico¹⁰⁰⁰. Concretamente, estos Estados consideraban que únicamente existiría una relación auténtica cuando el Estado de registro del buque tuviera el derecho a exigir que se contratase a sus nacionales y mantuviera una participación suficiente en la propiedad real del buque¹⁰⁰¹. Sin embargo, estas consideraciones nunca se incorporaron a un convenio. En las negociaciones del Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, se propusieron los siguientes criterios para que se pudiera considerar que existía una relación auténtica entre un buque y su Estado de pabellón: la explotación del buque supone una contribución sustancial a la economía nacional de ese Estado; los ingresos y gastos, incluyendo la compra y venta de buques, figuran en la balanza de pagos del Estado de pabellón; el Estado de pabellón tiene derecho al empleo de sus nacionales a bordo del buque, el Estado tiene una participación justa en la propiedad efectiva del buque; el buque se administra efectivamente desde el Estado de pabellón y éste cuenta con alguno de sus nacionales en la administración de la sociedad propietaria del buque; todos estos elementos tienen reflejo en el registro de buques correspondiente, y el papel de la administración marítima no se limita a cuestiones técnicas o de cumplimiento, sino también al procedimiento de registro¹⁰⁰².

La OCDE propuso un concepto formal de la relación auténtica, ya que lo entendía como la imposición de la jurisdicción del Estado de pabellón sobre el buque una vez se ha conferido la nacionalidad al mismo. En 1958, el Comité de Transporte Marítimo publicó un estudio titulado *Study on the Expansion of the Flags of Convenience Fleets and on various aspects thereof*, en el que se decidió seguir con el estudio de este tema¹⁰⁰³. Esta visión se ha impuesto en la doctrina actual sobre el requisito de la existencia de relación auténtica entre buque y Estado de pabellón.

El requisito de la relación auténtica tuvo una gran popularidad en la doctrina y generó un interesante debate con posiciones a favor y en contra de la extensión de la teoría al caso de la nacionalidad de los buques. Algunos autores rechazaron su

Estados, y también la existencia de acuerdos de carácter económico, político y social entre los propietarios de los buques y los gobiernos de los Estados de pabellón para reducir costes.

⁹⁹⁹ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 150, nota 79.

¹⁰⁰⁰ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 611 y 612.

¹⁰⁰¹ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 28.

¹⁰⁰² Vid. United Nations Conference on Conditions of Registration of Ships, First Committee, UN DOC. No. TD/RS/Conf/C.1/L.2, 1984, citado por MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 390.

¹⁰⁰³ Vid. A.A. V.V., "OECD Study on Flags of Convenience", *cit.*, pág. 231.

corrección¹⁰⁰⁴ y otros lo consideraron como una herramienta útil para el control del fenómeno de los pabellones de conveniencia y esencial en el mantenimiento del orden público en el mar a través del ejercicio de la autoridad por parte del Estado de pabellón¹⁰⁰⁵. En cuanto a la interpretación del precepto, se puede considerar que el art. 5 de la Convención sobre Alta Mar dio lugar a dos corrientes de opinión en la doctrina en materia de reconocimiento de la nacionalidad de los buques en los que la relación auténtica se encontrara ausente. En primer lugar, una postura crítica, cuyos defensores consideraron que el criterio de la relación auténtica proporciona a los Estados una forma unilateral de cuestionar la atribución de nacionalidad realizada por un Estado, imponiendo un criterio adicional a la legislación interna de los Estados¹⁰⁰⁶. En segundo lugar, la teoría de que la relación auténtica no permite desconocer la nacionalidad de los buques a criterio de cada Estado¹⁰⁰⁷, que contaba con autores de referencia sobre la cuestión de los pabellones de conveniencia de mediados del siglo XX y se generalizó especialmente desde el caso *OCMI*. A pesar del interés que suscitó la cuestión en la doctrina, lo cierto es que en la práctica de los Estados no se produjeron casos de desconocimiento de la nacionalidad de los pabellones de conveniencia.

A finales de los años sesenta del siglo pasado, se hizo patente la insuficiencia de la Convención sobre Alta Mar en la cuestión de los pabellones de conveniencia. Algunos autores comenzaron a cuestionar la relevancia de la relación auténtica como mecanismo para controlar esta práctica, en el entendimiento de que o bien el fenómeno en sí no era contrario a Derecho, o bien la prioridad debería estar en la necesidad de que se cumpliesen determinados estándares de construcción y seguridad¹⁰⁰⁸ o en la gestión

¹⁰⁰⁴ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 63 – 79; MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, pág. 39: “The criteria which the Court specifies for giving content to its concept of ‘genuine link’ are again, quite clearly relevant only to human beings and wholly inapplicable to inanimate objects, like ships”. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 274, en la misma línea, señaló las dificultades de aplicación de un concepto pensado para las personas físicas a los buques. También MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, págs. 373 y 374, mostró sus dudas con respecto a la compatibilidad del concepto de relación auténtica con el de soberanía estatal y con el principio de igualdad soberana de los Estados, en el marco de la libertad de establecimiento de las condiciones de matriculación de buques en los respectivos registros de los Estados de pabellón. Aquella se intentó justificar a través de la primacía de los intereses comunes, como se puede observar en los informes de J. P. A. François.

¹⁰⁰⁵ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 63 – 65; SINGH, N., “International Law Problems of Merchant Shipping”, *RCADI*, vol. 107, Brill / Nijhoff, Den Haag, 1962, págs. 55 – 64; MEYERS, H., *op. cit.*, pág. 244, nota 4, seguido por OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, págs. 42 y 46.

¹⁰⁰⁶ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 71 – 79; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 117, nota 96, en la que se menciona una lista de autores que defendieron esta postura; SØRENSEN, M., “Law of the Sea”, *International Conciliation*, vol. 520, n.º. 1, 1958, pág. 202; JESSUP, P. C., *op. cit.*, pág. 256; MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., *op. cit.*, págs. 29 y 30; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 275; OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 606 y 607.

¹⁰⁰⁷ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 124 y 282.

¹⁰⁰⁸ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 3: “[...] the availability of flag of convenience or open registry jurisdictions is not of itself necessarily a negative factor, since such jurisdictions contribute to the efficiency of international commerce by providing the basis for increased availability of shipping services”. Vid. también OSIEKE, E., *op. cit.*, págs. 605 y 626; MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, págs. 366, 369 y 376; WEFERS BETTINK, H. W., “Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships”, *Netherlands Yearbook of International Law*, vol. 18, n.º. 4, 1987, pág. 93, nota 31, y OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, págs. 47 y 48.

de los efectos de esta práctica sobre la competencia en el ámbito marítimo¹⁰⁰⁹. En otras palabras, comenzaba a situarse el problema en la existencia y explotación de los llamados *substandard vessels*, buques deficientes o buques basura¹⁰¹⁰, así como en la protección del medio marino, y no en el registro en pabellones de conveniencia. Precisamente, el interés por la protección del medio marino permitió el surgimiento de los Estados ribereños como grupo de presión¹⁰¹¹. En cualquier caso, se comprendió que la cuestión de la relación auténtica había tenido un impacto mayor en la doctrina que en la práctica marítima, ya que no se había notado un descenso en el número de matriculaciones en los pabellones de conveniencia¹⁰¹².

Inicialmente, la interpretación del contenido de la relación auténtica se realizó de conformidad con los documentos de la CDI. VINAR¹⁰¹³, basándose en los comentarios al proyecto de artículos y a la Convención sobre Alta Mar, determinó que en el significado de la relación auténtica estaban incluidas las condiciones de registro acordadas inicialmente por la CDI: la nacionalidad y el domicilio del propietario del buque, la nacionalidad de los oficiales y de parte de la tripulación del buque, el control por parte de las autoridades consulares del Estado de pabellón y la frecuencia de las escalas de los buques en sus puertos de registro¹⁰¹⁴. El criterio de la relación auténtica también permitió una caracterización de los pabellones de conveniencia como aquellos que se caracterizan por “no integrar la economía de los respectivos países, pues ni sirven a su comercio exterior ni les producen divisas para hacer frente al pago de las importaciones”, sino que “[e]l único beneficio que les aporta es de carácter fiscal, pues se reduce a la percepción de un derecho de inscripción”¹⁰¹⁵.

¹⁰⁰⁹ Vid. MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 373.

¹⁰¹⁰ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, pág. 258; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 17, nota 41; MONTERO, F. J., *op. cit.*, pág. 513; SOBRINO, J. M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, *cit.*, pág. 80; SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 81, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 42. Vid. también SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/52/487, 20 de octubre de 1997, pág. 31, párr. 92, y SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/53/456, 5 de octubre de 1998, pág. 36, párr. 226.

¹⁰¹¹ Vid. MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 369.

¹⁰¹² MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 377, consideró que “[d]espite the political and academic turmoil inspired by the emergence of the genuine link requirement there was little real impact on open registry resulting from the 1958 Convention. The real interest and concerns had not been brought to light and thus were neither addressed nor solved in 1958”.

¹⁰¹³ Vid. VINAR, B., *op. cit.*, págs. 1051 – 1056.

¹⁰¹⁴ Vid. VINAR, B., *op. cit.*, pág. 1051, donde se indica que el propio J. P. A. François detalló el contenido de la relación auténtica en nombre de la CDI, en el Anexo al Acta de la 30.ª reunión, de 13 de marzo de 1958, documento A/Conf.13/40, en CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, New York, 2009, págs. 34 y 35. Nótese, sin embargo, que SINGH, N., “Pabellón del buque y responsabilidad del Estado (nacionalidad del buque y nacionalidad del Estado)”, *cit.*, pág. 168, reconoce que podían existir buques propiedad de extranjeros que cumplan con el requisito de relación auténtica cuando el Estado de pabellón ejerza efectivamente su jurisdicción y autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón.

¹⁰¹⁵ Vid. MALVAGNI, A., “Los buques de bandera de conveniencia y la jurisdicción de mar”, *Revista Jurídica de Buenos Aires*, vols. 1 y 2, 1961, pág. 105.

Entre las propuestas sobre el posible contenido de la relación auténtica, destaca la realizada por ROUX¹⁰¹⁶, que consideraba que el elemento nacional de un buque puede estar formado por uno o varios de los siguientes elementos: el Estado de construcción del buque, la propiedad del buque y el personal que lo explota. El autor tomó estos elementos de la comparación de las legislaciones sobre registro de buques de los Estados marítimos nacionales, y observó que el primero de ellos (obligación de construir el buque en el Estado de pabellón), al tratarse de una medida proteccionista del sector de construcción naval nacional, se encontraba en un estado de retroceso, aunque podría ser una estrategia efectiva para el control del fenómeno de los pabellones de conveniencia. En cuanto al criterio de la propiedad del buque, trata de asegurar que los beneficios de su explotación repercutan sobre los nacionales del Estado de pabellón a través de los impuestos sobre los beneficios generados, y puede corresponder a personas físicas o jurídicas, que, a su vez, pueden estar organizadas de formas diversas y garantizar en mayor o menor medida el anonimato de los propietarios de sus acciones o participaciones. En el caso de que la propiedad del buque se encuentre en manos de personas jurídicas, la relación auténtica puede referirse a la nacionalidad de los socios o bien al territorio en el que la sociedad debe tener su domicilio social. Por último, el criterio de la nacionalidad del personal que explota el buque incluye a la tripulación, a los oficiales y al capitán del buque. En cuanto a la necesidad de que se cumplan uno o varios de los criterios señalados, el autor consideró que, al menos, la Convención sobre Alta Mar de 1958 permitía amparar el criterio sobre la nacionalidad del propietario del buque, ya que es el que mejor permite ejercer jurisdicción al Estado de pabellón, y el criterio sobre la nacionalidad de la tripulación, de los oficiales y del capitán, ya que exige, en su artículo 5, que el Estado de pabellón ejerza un control efectivo en los ámbitos social y técnico. Además, afirmó que, en contra de lo afirmado por algunos internacionalistas, el criterio de la relación auténtica ya estaba dotado de contenido material en los ordenamientos internos de los Estados marítimos tradicionales, que se aplicaba habitualmente en la práctica internacional y que, aunque se había mencionado que los criterios eran demasiado numerosos y dispares como para armonizarlos, nunca se habían estudiado otros criterios adicionales a los analizados en el presente párrafo, por lo que debería existir una cierta *opinio iuris* a este respecto.

También BOCZEK analizó los criterios que utilizaban los Estados como criterios para reconocer el derecho a enarbolar su pabellón¹⁰¹⁷. Concluyó que se trata de criterios cambiantes no sólo en el ámbito geográfico, sino también temporalmente, en función de los intereses económicos, políticos y militares de los Estados. Coincidió con ROUX en la identificación de los tres criterios presentes en las legislaciones de los Estados marítimos tradicionales y en la situación de retroceso en la que se encontraba el criterio de construcción en el Estado de pabellón. Además, observó que existía una tendencia hacia la flexibilización de los demás criterios, reduciéndose el porcentaje de nacionales en la propiedad y en la tripulación de los buques, frente a la situación existente en 1870,

¹⁰¹⁶ Vid. ROUX, J. M., *op. cit.*, págs. 65 – 79.

¹⁰¹⁷ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 39 – 63.

cuando era más frecuente el requisito de la propiedad total de nacionales del Estado de pabellón, aunque el criterio prevalente seguía siendo el de la participación de nacionales del Estado de pabellón en la propiedad del buque. En cuanto a la legitimidad del artículo 5 de la Convención en relación con la aplicación por analogía con respecto al caso *Nottebohm*, este autor concluyó que, a pesar de la mención del caso en los comentarios de varios Estados, no está basado en él, por lo que desligó el concepto de la discusión doctrinal acerca de la nacionalidad de las personas físicas y del derecho de un Estado a desconocer la nacionalidad atribuida por otro Estado en el caso de que no exista una relación auténtica¹⁰¹⁸. Por último, en relación con el debate en torno a los efectos de la ausencia de la relación auténtica, concluyó que la exclusión de la cláusula que permitía el desconocimiento de la nacionalidad de los buques que careciesen de una relación auténtica con respecto a su Estado de pabellón por parte de terceros Estados implicaba el rechazo de esta norma por parte de la Conferencia por ser contraria a los principios de soberanía y no injerencia en asuntos internos¹⁰¹⁹.

En su estudio sobre la nacionalidad de los buques, MEYERS criticó la confusión entre el pabellón y la adquisición de autoridad sobre un buque en la Convención sobre Alta Mar y realizó una importante distinción entre la nacionalidad de un buque, cuyo indicador es el pabellón, y la adquisición de autoridad sobre el mismo, que puede existir sin el pabellón¹⁰²⁰. Además, determinó los requisitos que, de acuerdo con el Derecho consuetudinario reflejado en la jurisprudencia internacional y de diversos laudos arbitrales, debía reunir un Estado para que pudiera oponer su atribución de nacionalidad a un buque frente a otros Estados¹⁰²¹. De acuerdo con este autor, estas condiciones son cuatro: la realización de la matriculación del buque por parte de una autoridad competente del Estado de pabellón, la existencia de la posibilidad que los sujetos a los que puedan afectar las consecuencias de ese acto conozcan la decisión, la ausencia de otra autoridad estatal sobre el buque en el momento de la decisión, y la suficiencia de la autoridad que el Estado tenga sobre los usuarios del buque como para poder cumplir con sus obligaciones internacionales con respecto a ellos, para lo cual puede contar con la cooperación de terceros Estados¹⁰²². Para este autor, el incumplimiento de cualquiera de las condiciones daría lugar a una situación equivalente a la ausencia de matriculación y de adquisición de la autoridad sobre el buque, de manera que sus actos con respecto a los usuarios del buque no tendrían efecto internacional y los Estados no estarían obligados a reconocerlos. Además, de acuerdo con este autor, en el caso de que un Estado no cumpla con sus obligaciones básicas de protección de los derechos de otros

¹⁰¹⁸ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 123 y 124, donde se indica: “*This is so because, first, art. 5 in its formulation shifts the emphasis from the ship and shipowner to the flag state. It is up to the state to maintain the link of proper legislation and effective organization of its enforcement, and, second, the essential idea of Nottebohm, that is the non-recognition of nationality in case of absence of genuine link was in the final text of the Convention dropped by the plenary session of the conference*”.

¹⁰¹⁹ *Ibid.*, págs. 276 – 285.

¹⁰²⁰ Vid. MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 132 – 138.

¹⁰²¹ *Ibid.*, págs. 124 – 126.

¹⁰²² *Ibid.*, pág. 204.

Estados, ya sea por falta de voluntad o por falta de los medios necesarios para hacerlo, no tiene derecho a impedir que otros Estados ejerzan su autoridad sobre los individuos afectados¹⁰²³. No obstante, también reconoció que la relación auténtica puede tener un contenido de carácter económico, de tal manera que el Estado de pabellón de un buque debe ser el que tenga un interés económico predominante sobre la explotación del buque¹⁰²⁴. Para ello, la propiedad del buque o su explotación debe estar en manos de personas vinculadas por su nacionalidad o domicilio con el Estado de pabellón¹⁰²⁵. En cualquier caso, se decantó por la primera de las teorías apuntadas, ya que, en su opinión, lo importante es que el Estado de pabellón pueda acceder a los usuarios del buque, independientemente de que sea porque éstos son nacionales o residentes en su territorio o por otras circunstancias, como la realización de escalas frecuentes en puertos donde existen oficiales consulares de ese Estado o el despliegue de buques de guerra del mismo por los mares por donde transita frecuentemente el buque¹⁰²⁶.

2.5.4.- Conceptualización de la relación auténtica en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982

Las insuficiencias de los anteriores intentos de codificación del Derecho del Mar¹⁰²⁷, los cambios en la realidad política y económica y los avances científicos propiciaron la apertura de una nueva Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cuyas sesiones abarcaron un período de casi una década (1973 – 1982) y tuvieron como resultado la adopción de la CNUDM. La CNUDM retoma la cuestión de la relación auténtica, por lo que adquiere un especial interés a efectos del estudio del fenómeno de los pabellones de conveniencia.

Por lo que se refiere al concepto de relación auténtica, durante las negociaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se esperaba que el futuro tratado supusiese algún tipo de avance en los intentos por controlar los pabellones de conveniencia, de manera que se reforzasen las obligaciones de los Estados de pabellón en materia de seguridad y explotación de los buques¹⁰²⁸. No obstante, el resultado final fue prácticamente idéntico al de la Convención sobre Alta Mar de 1958, y no se produjo tanto debate sobre la cuestión como durante las negociaciones de la Convención sobre Alta Mar de 1958¹⁰²⁹. En ocasiones, se ha

¹⁰²³ *Ibid.*, págs. 240 – 243.

¹⁰²⁴ *Ibid.*, pág. 246.

¹⁰²⁵ *Ibid.*

¹⁰²⁶ *Ibid.*, págs. 249 y 251 – 266.

¹⁰²⁷ *Vid.* WACHENFELD, M., *op. cit.*, pág. 180, y NORDQUIST, M. H. (Ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / London / Leiden, 2002, pág. 2.

¹⁰²⁸ *Vid.* HERMAN, L., *op. cit.*, págs. 3 y 17; OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 48, VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 60.

¹⁰²⁹ *Vid.* MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 379; WACHENFELD, M., *op. cit.*, pág. 180, y OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 46.

justificado esta similitud de los instrumentos jurídicos en que se esperaba un desarrollo del concepto de relación auténtica por parte de la CNUCYD, ya que lo había anunciado en 1977¹⁰³⁰.

2.5.4.1.- Negociaciones durante la Conferencia

La cuestión de los pabellones de conveniencia y de la relación auténtica entre los buques y su Estado de pabellón no aparecía expresamente en la lista de materias y temas que se deberían abordar en la Conferencia, solicitada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 2750 C (XXV), de 17 de diciembre de 1970, y elaborada por el Subcomité II del Comité sobre los Usos Pacíficos de la Plataforma Continental y los Fondos Oceánicos más allá de la Jurisdicción Nacional, en los Documentos A/CONF.62/28, de 20 de junio de 1974, y A/CONF.62/29, de 2 de julio de 1974¹⁰³¹. En efecto, entre los puntos asignados a Alta Mar, no se encontraban ni el caso de los pabellones de conveniencia ni el concepto de relación auténtica, ni tampoco el de la nacionalidad de los buques, aunque se podrían entender comprendidos en los puntos 8.2 (Derechos y obligaciones de los Estados) y 8.3 (Cuestión de las libertades en Alta Mar y su regulación), por analogía con la estructura de la Convención sobre Alta Mar de 1958. Estas cuestiones fueron asignadas al Segundo Comité, que basó sus trabajos en las Convenciones de Ginebra de 1958¹⁰³².

El Comité comenzó a trabajar sobre el contenido de la CNUDM en la segunda sesión de la Conferencia, celebrada en Caracas del 20 de junio al 29 de agosto de 1974. La discusión del punto sobre Alta Mar se incluyó en la 31.ª reunión, y, para reducir la cantidad de propuestas y centrar los debates en cuestiones materiales, se organizaron los puntos en grupos¹⁰³³. El resultado de las reuniones formales e informales en las que consistió esta segunda sesión fue el llamado *Main Trends Working Paper*¹⁰³⁴. Por lo que respecta a la cuestión de la relación auténtica, se introdujo el contenido del artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar en la disposición 140 del *Main Trends Working Paper*¹⁰³⁵, y únicamente se modificó la parte final, que pasó a formar parte de la

¹⁰³⁰ Secretariado de la CNUCYD, *Economic Consequences of the Existence or Lack of a Genuine Link Between Vessel and Flag of Registry*, TD/B/C.4/168, CNUCYD, Genève, marzo de 1977. Vid. también OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 614.

¹⁰³¹ *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions)*, vol. I, 2009, págs. 57 – 61.

¹⁰³² Vid. NORDQUIST, M. H. (Ed.), *op. cit.*, vol. III, págs. 9 y 10.

¹⁰³³ Vid. Documento A/CONF.62/C.2/L.2, y Documento A/CONF.62/L.8/Rev.1 (1994), Anexo II, sección III, párrs. 6 y 7, y Anexo II, Apéndice III, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions)*, 2009, págs. 105, 106 y 144.

¹⁰³⁴ Vid. NORDQUIST, M. H. (Ed.), *op. cit.*, vol. III, págs. 11 y 12. Este documento se reproduce en Documento A/CONF.62/L.8/Rev.1 (1994), Anexo II, Apéndice I, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions)*, 2009, págs. 107 – 142.

¹⁰³⁵ La redacción de la disposición 140 del *Main Trends Working Paper* era la siguiente:

disposición 142, y se cambió ligeramente una palabra¹⁰³⁶. Este cambio fue introducido a petición de Francia, Bélgica, Dinamarca, Francia, la República Federal Alemana, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos y el Reino Unido, cuya intención era introducir las disposiciones aplicables de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y realizar las modificaciones y los desarrollos necesarios para precisar las

“1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

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

¹⁰³⁶ El contenido de la disposición 142 era el siguiente:

“1. Every State is obliged effectively to exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

“2. In particular, the flag State shall, in addition to its obligations under article . . . (provision 146), take the following action in respect of ships flying its flag:

“(a) Maintain a register of shipping containing the names and particulars of ships flying its flag;

“(b) Cause each such ship, before registration and thereafter at the intervals prescribed by international regulations, to be surveyed by a qualified surveyor of ships;

“(c) Ensure that each such ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size and equipment of the ship;

“(d) Ensure that each such ship has on board adequate charts, nautical publications and navigational equipment and instruments appropriate for the safe navigation of the ship;

“(e) Cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to shipping or installations of another State, or to the marine environment;

“(f) Assume jurisdiction under its municipal law over each ship and over the master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship; and

“(g) Take the necessary measures to ensure that the master and officers are fully conversant with and are required to observe the appropriate applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention and control of marine pollution, the prevention of collisions and the maintenance of communications by radio.

“Without prejudice to paragraph 1 of this article, the requirements of this paragraph do not apply to ships or boats which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size.

“3. The flag State, in taking measures required under paragraph 2, above, shall conform to generally accepted international regulations, procedures and practices.

“4. A State which has reasonable grounds to suspect that proper jurisdiction and control has not been exercised in accordance with this Convention may report the facts to the flag State and request it to investigate the matter further. Upon receiving such a request, the flag State shall investigate the matter, taking any action necessary to remedy the situation and notify the requesting State of the action taken.

“5. The flag State shall co-operate in the conduct of any inquiry held in another State into any marine casualty or incident of navigation causing loss of life or serious injury to nationals or damage to ships or other installations of that other State, or to the marine environment.”

obligaciones del Estado de pabellón¹⁰³⁷. Tanto en el caso de la disposición 140 como en el de la disposición 142, se puede observar que no se recogieron fórmulas alternativas, a diferencia de lo que ocurrió con otras disposiciones del *Main Trends Working Paper*¹⁰³⁸.

En la tercera sesión, celebrada en Ginebra del 17 de marzo al 9 de mayo de 1975, se intentó llegar a un texto consolidado a partir de las disposiciones del *Main Trends Working Paper*¹⁰³⁹. Para revisar la documentación, el 4 de abril de 1975, se estableció un grupo consultivo informal sobre Alta Mar, que se reunió en siete ocasiones para debatir las disposiciones 139 – 153 y 164 – 177 y logró adoptar un texto consolidado, que debió ser revisado por el propio grupo consultivo y se publicó como Documento A/CONF.62/WP.8/Part II¹⁰⁴⁰. En este documento, las disposiciones 140 y 142 del *Main Trends Working Paper* se incluyeron como artículos 77 y 80 de la segunda parte del Texto Único para Fines de Negociación¹⁰⁴¹. La única modificación que se introdujo en el artículo 77 del Texto Único para Fines de Negociación con respecto a la disposición 140 del *Main Trends Working Paper* fue la eliminación del inciso “in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag”¹⁰⁴², que pasó a formar parte del apartado 1 del artículo 80 del Texto Único para Fines de Negociación. En cambio, el artículo 80 del Texto Único para Fines de Negociación, que combinaba las disposiciones 142 y 146 del *Main Trends Working Paper*, sí presentaba diferencias notables con respecto a la disposición 142 del *Main Trends Working Paper*¹⁰⁴³, algo posible a pesar de la ausencia

¹⁰³⁷ Documento A/CONF.62/C.2/L.54, de 12 de agosto de 1974, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions)*, 2009, pág. 229.

¹⁰³⁸ Documento A/CONF.62/L.8/Rev.1, Anexo II, Apéndice I, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions)*, 2009, pág. 130.

¹⁰³⁹ Documento A/CONF.62/C.2/L.89/Rev. 1, de 15 de julio de 1975, sección III, párr. 4, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume IV (Summary Records, Plenary, General Committee, First, Second and Third Committees, as well as Documents of the Conference, Third Session)*, 2009, pág. 195.

¹⁰⁴⁰ Documento A/CONF.62/C.2/L.89/Rev. 1, de 15 de julio de 1975, sección III, párrs. 5, 13 y 19, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume IV (Summary Records, Plenary, General Committee, First, Second and Third Committees, as well as Documents of the Conference, Third Session)*, 2009, pág. 196.

¹⁰⁴¹ Documento A/CONF.62/WP.8/Part II, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume IV (Summary Records, Plenary, General Committee, First, Second and Third Committees, as well as Documents of the Conference, Third Session)*, págs. 164 y 165.

¹⁰⁴² Por tanto, el texto del artículo 77 del Texto Único para Fines de Negociación quedó redactado como sigue:

“1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

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

¹⁰⁴³ El contenido del artículo 80 del Texto Único para Fines de Negociación era el siguiente:

“1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

de fórmulas alternativas en el *Main Trends Working Paper*, porque el nuevo texto no se limitaba a las propuestas contenidas en el primero, sino que reflejaba también el avance de las negociaciones¹⁰⁴⁴.

La cuarta sesión, celebrada en Nueva York del 15 de marzo al 7 de mayo de 1976, se centró en la revisión del Texto Único para Fines de Negociación, y durante la misma se presentaron numerosas enmiendas¹⁰⁴⁵. En esta sesión, el Segundo Comité generó la segunda parte del Texto Único Revisado para Fines de Negociación¹⁰⁴⁶. En el mismo, el

“2. In particular, every State shall:

“(a) Maintain a register of shipping containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

“(b) Assume jurisdiction under its municipal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

“3. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

“(a) The construction, equipment and seaworthiness of ships;

“(b) The manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international labour instruments;

“(c) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

“4. Such measures shall include those necessary to ensure:

“(a) That each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;

“(b) That each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;

“(c) That the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

“5. In taking the measures called for by paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

“6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter, and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

“7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to shipping or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.”

¹⁰⁴⁴ *Vid.* NORQUIST, M. H. (Ed.), *op. cit.*, vol. III, págs. 13 y 14.

¹⁰⁴⁵ *Vid.* NORDQUIST, M. H. (Ed.), *op. cit.*, vol. III, pág. 14.

¹⁰⁴⁶ Documento A/CONF.62/WP.8/Rev.1/PartII, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume V (Summary Records, Plenary, General Committee, First*

artículo 79 reproduce exactamente el artículo 77 del Texto Único para Fines de Negociación, sin cambio alguno, aunque ya con el título de “Nacionalidad de los buques” que se mantendría en el texto final¹⁰⁴⁷. En cuanto al artículo 80 del Texto Único para Fines de Negociación, se introdujo en el Texto Único Revisado para Fines de Negociación como artículo 82, con el mismo contenido, a salvo de la sustitución de la mención de “municipal law” por la de “internal law” en el párrafo 2.b); de la sustitución de “under its flag” por “flying its flag”, y de la sustitución de *the applicable international labour instruments* por *the applicable international instruments* en el párrafo 3.b). Asimismo, se le añadió el título “Deberes del Estado de pabellón”,¹⁰⁴⁸.

Second and Third Committees, as well as Documents of the Conference, Fourth Session), 2009, págs. 151 – 173.

¹⁰⁴⁷ En su versión oficial en inglés, el artículo 77 tenía la siguiente redacción:

“Nationality of ships

“1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

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

¹⁰⁴⁸ De esta manera, el artículo 82 quedó redactado como sigue:

“Duties of the flag State

“1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

“2. In particular every State shall:

“(a) Maintain a register of shipping containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

“(b) Assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

“3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

“(a) The construction, equipment and seaworthiness of ships;

“(b) The manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

“(c) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

“4. Such measures shall include those necessary to ensure:

“(a) That each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;

“(b) That each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;

“(c) That the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

En la quinta sesión, celebrada en Nueva York, del 2 de agosto al 17 de septiembre de 1976, no se introdujeron reformas en los artículos 79 y 82 del Texto Único Revisado para Fines de Negociación. En la sexta sesión de la Conferencia, llevada a cabo en Nueva York del 23 de mayo al 15 de julio de 1977, se unieron los textos elaborados anteriormente para crear el llamado Texto Único Oficioso para Fines de Negociación, de 15 de junio de 1977¹⁰⁴⁹, que sirvió como base para las negociaciones posteriores. Los artículos 91 y 94 del Texto Único Oficioso para Fines de Negociación se corresponden con los artículos 77 y 80 del Texto Único Revisado para Fines de Negociación, sin modificación alguna. Por tanto, la literalidad del artículo 91 del Texto Único Oficioso para Fines de Negociación era idéntica a la del artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar de 1958, salvo el inciso “[...] en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolean su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social”, que se trasladó al artículo 94 del Texto Único Oficioso para Fines de Negociación, equivalente al artículo 10 de la Convención sobre Alta Mar de 1958. En ninguna de las revisiones y correcciones que se realizaron en la sexta sesión de la Conferencia se realizaron cambios en el texto de los artículos 91 y 94 del Texto Único Oficioso para Fines de Negociación¹⁰⁵⁰, y tampoco en las siguientes sesiones, hasta la décima sesión, en la que se realizó una modificación puramente formal en el artículo 91, consistente en la sustitución de la palabra “each” por “every”, y dos en el artículo 94, que consistían en la sustitución de la expresión “register of shipping” por la de “register of ships” en el párrafo 2.a), y la de “damage to shipping” por la de “damage to ships” en el párrafo 7, como se puede observar en el Proyecto de

“5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

“6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

“7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to shipping or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.”

¹⁰⁴⁹ Documento A/CONF.62/WP.10, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume VIII (Informal Composite Negotiating Text, Sixth Session)*, 2009, págs. 1 – 63.

¹⁰⁵⁰ Documentos A/CONF.62/WP.10/REV.1, págs. 59 y 60; A/CONF.62/WP.10/REV.2, págs. 61 y 62; A/CONF.62/WP.10/REV.2/CORR.2, A/CONF.62/WP.10/REV.2/CORR.3, A/CONF.62/WP.10/REV.2/CORR.4, A/CONF.62/WP.10/REV.2/CORR.5; A/CONF.62/WP.10/REV.3, págs. 36 y 37, A/CONF.62/WP.10/REV.3/CORR.1 y A/CONF.62/WP.10/REV.3/CORR.3, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume VIII (Informal Composite Negotiating Text, Sixth Session)*, 2009, págs. 59 y 60. Sobre las modificaciones consideradas por el Comité de Redacción de la Convención en el artículo 94, *vid.* NORDQUIST, M. H. (Ed.), *op. cit.*, vol. III, pág. 143.

Convención sobre el Derecho del Mar presentado durante la décima sesión de la Conferencia¹⁰⁵¹.

2.5.4.2.- Texto final

El 30 de abril de 1982 se aprobó el texto final de la CNUDM. Como se ha adelantado, el texto del artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar de 1958 se incluyó, en su mayor parte, en el artículo 91 de la CNUDM, con el título “Nacionalidad de los buques” y el siguiente contenido:

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

2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

El resto del contenido del artículo 5 de la Convención sobre Alta Mar de 1958 pasó a formar parte del apartado 1 del artículo 94 de la CNUDM. En cuanto al artículo 94, quedó redactado de la siguiente manera:

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

2. En particular, todo Estado:

a) Mantendrá 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; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;

b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;

¹⁰⁵¹ Documento A/CONF.62/L.78, de 28 de agosto de 1981, en ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume XV (Summary Records, Plenary, General Committee and First Committee, as well as Documents of the Conference, Tenth and Resumed Tenth Sessions)*, 2009, págs. 189 y 190.

c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación, conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en la alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

En la doctrina posterior a la adopción de la CNUDM, existen opiniones encontradas sobre su impacto en el Derecho del mar y el fenómeno de los pabellones de conveniencia. Por un lado, se considera que la CNUDM ha sido un considerable avance en materias conexas con la relación auténtica¹⁰⁵², especialmente en lo que respecta al desarrollo de los poderes de los Estados ribereños y de los Estados rectores del puerto,

¹⁰⁵² Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 627; MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 379; EGIYAN, G. S., "The principle of genuine link...", *cit.*, pág. 314; STRATI, A., *op. cit.*, págs. 257 y 273; OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 47, DOMÍNGUEZ, M. P., "Problemas relacionados con la nacionalidad del buque", *cit.*, pág. 5, y VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 60 y 61.

en lo que se ha denominado *functional sharing of jurisdiction*¹⁰⁵³ o *trilateralism*¹⁰⁵⁴. Sin embargo, actualmente la conclusión general es que la CNUDM no ha supuesto una contribución relevante para el desarrollo del concepto de la relación auténtica ni para el control de los pabellones de conveniencia desde la óptica de la nacionalidad de los buques. De hecho, una parte de la doctrina ha considerado que se ha producido un retroceso en la construcción del concepto de relación auténtica con la adopción de la CNUDM, puesto que propone que, mientras que en la Convención sobre Alta Mar de 1958 el cumplimiento de las obligaciones del Estado de pabellón constituían elementos necesarios para la existencia de la relación auténtica, en la CNUDM se configuran como obligaciones de un Estado que ya haya concedido su nacionalidad al buque¹⁰⁵⁵.

Para la mayor parte de la doctrina, prevalece la opinión de que el concepto de relación auténtica necesita clarificación. Incluso durante el desarrollo de la Convención, aunque se consideró como positivo el hecho de que se desarrollaran las obligaciones del Estado de pabellón en el artículo 94.1 y 2 de la CNUDM, se reconocía que habría sido más esclarecedor incluir una definición precisa de la relación auténtica y que el artículo 94.6 no era suficientemente claro sobre la posibilidad de la actuación de otros Estados ante la pasividad del Estado de pabellón¹⁰⁵⁶. En cambio, otro sector de la doctrina considera que el artículo 94.1 de la CNUDM asegura la relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón¹⁰⁵⁷, entendiéndose como tal aquella que permita al Estado de pabellón ejercer su jurisdicción y control sobre el buque en relación con los ámbitos económico, técnico, administrativo y social¹⁰⁵⁸. No obstante, existe consenso en reconocer como un acierto el mantenimiento del requisito de existencia de una relación auténtica entre el buque y el Estado de pabellón como instrumento de garantía del orden público a bordo del buque, ya que, en general, se considera que el criterio de registro como vinculación única del buque con el Estado de pabellón resulta insuficiente para el ejercicio de jurisdicción y control efectivos¹⁰⁵⁹.

¹⁰⁵³ Vid. HERMAN, L., *op. cit.*, pág. 5, y GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*

¹⁰⁵⁴ Vid. MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 379; READY, N. P., *Ship registration*, *cit.*, págs. 36, 58 y 59; OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 47; XUE, G., *China and International Fisheries Law and Policy*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2005, pág. 37, nota 148.

¹⁰⁵⁵ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 149; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 60 y 61, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 414.

¹⁰⁵⁶ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 609, nota 16; TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 35; MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 381; STRATI, A., *op. cit.*, pág. 273; MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, págs. 216 y 219; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 60 y 61, y STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 168.

¹⁰⁵⁷ Vid. MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, *cit.*, págs. 219 y 220, y PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 13.

¹⁰⁵⁸ Vid. EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 316, y MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 208.

¹⁰⁵⁹ Vid. EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 316; WACHENFELD, M., *op. cit.*, págs. 180 y 181; OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, págs. 50, 55 – 58, y VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 53. NORDQUIST, M. H., *op. cit.*, vol. III, pág. 104, que indica lo siguiente con respecto a la relación auténtica:

2.5.5.- Aportaciones posteriores al desarrollo del concepto de relación auténtica

2.5.5.1.- Organizaciones internacionales: instrumentos convencionales y Derecho interno

En el seno de la CNUCYD, en un intento por garantizar y desarrollar el concepto de relación auténtica¹⁰⁶⁰, se elaboró el CNUCIB, después de dos años de negociaciones, sobre la base del texto aprobado por la *Shipping Division* de la CNUCYD entre julio y agosto de 1984. A lo largo de las negociaciones, se llegó a proponer una definición del concepto de registro abierto basado en la ausencia de relación auténtica, pero no se incluyó en el texto definitivo del convenio¹⁰⁶¹. Además, las fricciones entre los diferentes grupos de intereses estatales restaron eficacia al resultado final. Por un lado, los Estados socialistas y los Estados en desarrollo pretendían incluir criterios de carácter económico y social para definir la relación auténtica, como el centro de negocios de la empresa propietaria del buque o la nacionalidad de los propietarios del buque y de su tripulación, de modo que los Estados de pabellón pudieran tener un mayor control sobre sus exportaciones, y, por otro lado, los Estados desarrollados y los pabellones de conveniencia se opusieron, de manera que fue necesario limitar la imperatividad del texto introduciendo términos imprecisos e incluso disposiciones opcionales¹⁰⁶². La opción de elegir entre la aplicación del requisito de nacionalidad de los propietarios del buque, la nacionalidad de la tripulación, o los dos conjuntamente, se consideró como una concesión a los PMA, algunos de los cuales no disponían de capital social en las empresas navieras o carecían de trabajadores del mar o tripulaciones cualificadas¹⁰⁶³. Por último, el convenio también contenía disposiciones tendentes al establecimiento de una administración marítima desarrollada y competente y a la facilitación de la

“This link is the principal factor for maintaining discipline in all aspect of the maritime navigation, for the attribution of the responsibility of a State in cases of violations of applicable rules by ships of its nationality, and for the exercise of flag State jurisdiction and control generally”.

¹⁰⁶⁰ Así se reconoce en el propio artículo 1 del Convenio, que indica: “A los efectos de garantizar o, en su caso, consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros y a las cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales, el Estado del pabellón aplicará las disposiciones enunciadas en el presente Convenio”.

¹⁰⁶¹ La definición de registro abierto propuesta por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Registro de Buques de 1984 era la siguiente: “A State of open registration means any State which does not require that its citizens directly or through share participation in the capital of any joint-stock society be the owners or charterers of a vessel without a crew or otherwise have responsibility for the operation of a ship registered in that State”. *Vid.* CNUCYD, *Report of the United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships on its Third Part*, Anexo I, TD/RS/CONF/10/Add.1, 7 de agosto de 1985, pág. 5.

¹⁰⁶² *Vid.* MCCONNELL, M. L., *op. cit.*, pág. 393; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 33; EGIYAN, G. S., “The principle of genuine link...”, *cit.*, pág. 317; OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 48; CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 129; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1338, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 37. Para un análisis completo de este tratado, *vid.* MOMTAZ, D., « La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires », *Annuaire Français de Droit International*, vol. 32, n.º. 1, 1986, págs. 715 – 735.

¹⁰⁶³ *Vid.* TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 35, y MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 37.

identificación y la rendición de cuentas de los propietarios y de los explotadores de los buques.

El objetivo de esta Convención era desarrollar el concepto de relación auténtica partiendo de la relación que se realizaba en la CNUDM entre la relación auténtica y el ejercicio efectivo del control y la jurisdicción por parte del Estado de pabellón, pero retomando la propuesta que la CDI había hecho en los años cincuenta y que no había sido incluida en los tratados anteriores¹⁰⁶⁴. Sin embargo, sus limitaciones propiciaron la existencia de reservas entre los países desarrollados y algunos de los países en desarrollo¹⁰⁶⁵, e incluso se ha afirmado que este tratado culmina la tendencia de distanciamiento del concepto de relación auténtica con respecto a la propuesta original de la CDI y al abandono de los intentos por definirlo¹⁰⁶⁶ o, al menos, que no obstaculiza el mantenimiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia¹⁰⁶⁷. Esto explica que no haya entrado en vigor, ya que actualmente únicamente quince Estados la han ratificado o se han adherido a ella¹⁰⁶⁸, de los cuarenta exigidos por la Convención, y nueve Estados adicionales la han firmado¹⁰⁶⁹. A pesar de todo, se ha apreciado que este texto constata el hecho de que el ejercicio de jurisdicción por parte del Estado de pabellón sobre un buque después del proceso de registro tiene mayor relevancia que la existencia de un vínculo persistente entre un buque y su Estado de pabellón¹⁰⁷⁰, y ha sido adoptado como criterio interpretativo del contenido de la relación auténtica por parte de la doctrina¹⁰⁷¹.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en su Resolución 54/32, de 19 de febrero de 2000, y en el párrafo 28 de su resolución A58/240, de 5 de marzo de 2003, invitó a la OMI y a otras organizaciones a estudiar, examinar y aclarar el papel de la relación auténtica en relación con el deber del Estado de pabellón de ejercer el control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluyendo los buques pesqueros¹⁰⁷². Desde 1999, el Secretario General de las Naciones Unidas, en sus

¹⁰⁶⁴ Vid. OUDE-ELFERINK, A. G., *op.cit.*, pág. 49.

¹⁰⁶⁵ Vid. ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, pág. 202.

¹⁰⁶⁶ Vid. GONZÁLEZ-LEBRERO, R. A., *Manual de derecho de la navegación*, 4.ª ed., Depalma, Buenos Aires, 1992, pág. 122, citado por GODIO, L. M. A., *op. cit.*, pág. 4, y VUKAS, B. y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 62.

¹⁰⁶⁷ Vid. GARCÍA-GABALDÓN, J. L., *op. cit.*, págs. 279 y 280, y MONTERO, J. F., *op. cit.*, pág. 519.

¹⁰⁶⁸ Albania, Bulgaria, Costa de Marfil, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Irak, Liberia, Libia, México, Marruecos, Omán y Siria.

¹⁰⁶⁹ Argelia, Bolivia, Camerún, República Checa, Indonesia, Polonia, Rusia, Senegal y Eslovaquia.

¹⁰⁷⁰ Vid. LUCCHINI, L., y VOELCKEL, M., *Le Droit de la Mer*, vol. 2, Pedone, París, 1996, págs. 70 y 71.

¹⁰⁷¹ Vid. EGIYAN, G. S., "'Flag of convenience' or...'", *cit.*, pág. 108, y SICO, L., *op. cit.*, págs. 10 y 11.

¹⁰⁷² Vid. también SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/59/62/Add.1, 18 de agosto de 2004, págs. 23 y 24; SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/61/63/Add.1, 17 de octubre de 2006, pág. 16; SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/62/66/Add.2, 10 de septiembre de 2007, págs. 91 y 92, y SECRETARIO GENERAL DE LAS

informes sobre los Océanos y el Derecho del Mar, ha destacado la importancia de desarrollar el concepto de relación auténtica, que define como la relación “de tal especie que permita al Estado del pabellón ejercer control efectivo sobre el buque y cumplir sus obligaciones en virtud de la Convención y de otros instrumentos”, para garantizar que los Estados no registren un número de buques superior al que podrían controlar de forma efectiva, aplicando las correspondientes reglas y estándares internacionales¹⁰⁷³.

En este sentido, la OMI ha incluido en sus resoluciones una serie de obligaciones del Estado de pabellón que constituyen en cierto modo el mínimo exigible para considerar que existe un ejercicio efectivo del control y de la jurisdicción sobre los buques por parte del Estado de pabellón. Para parte de la doctrina, el desarrollo de la implantación por el Estado de pabellón (FSI) indica que para tratar la cuestión de los pabellones de conveniencia no es necesario el debate simultáneo sobre la relación auténtica¹⁰⁷⁴. La OMI abandonó la aproximación a la cuestión de los pabellones de conveniencia a través de la relación auténtica y adoptó la del control y la eliminación de los buques deficientes independientemente de su pabellón¹⁰⁷⁵.

Además, en 2005, en el marco de la OMI, se celebró una reunión consultiva de altos representantes de organizaciones internacionales sobre la relación auténtica. A ella acudieron representantes de la ONU, la FAO, la OIT, la CNUCYD y la OMI, pero en ella se adoptó el criterio establecido en la sentencia del caso *Saiga* (n.º 2) y, por tanto, no se obtuvieron resultados prácticos sobre la definición de la relación auténtica, más allá del reconocimiento de la importancia de la relación auténtica en los programas de pesca y comercio marítimo de cada una de las Organizaciones internacionales representadas¹⁰⁷⁶. Ese mismo año, se aprobó en el contexto de la OMI el Protocolo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 14 de octubre de 2015, en cuyo proceso de negociación se propuso añadir como parte del artículo 8 *bis* la posibilidad de que los buques pudieran ser abordados e inspeccionados en caso de que existiesen sospechas fundadas de que se estuvieran utilizando para cometer actividades que podrían poner en riesgo la seguridad de la

NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/63/63, 10 de marzo de 2008, pág. 37.

¹⁰⁷³ *Vid.*, v.gr., SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/54/429, 30 de septiembre de 1999, pág. 33, y SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, UN Doc. A58/65, 3 de marzo de 2003, pág. 72, párr. 249.

¹⁰⁷⁴ *Vid.* OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 52.

¹⁰⁷⁵ Esta misma tendencia se puede comprobar en el seno de la FAO y en el seno de la OIT, especialmente con ocasión de la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT. *Vid.* MCCONNELL, M. L., “Forging or Foregoing the ‘Genuine Link’? A Reflection on the Maritime Labour Convention, 2006 and Other Approaches”, en CHIRCOP, A.; LETALIK, N.; MCDORMAN, T. L., y ROLSTON, S. J. (Eds.), *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives – Essays in Honor of Edgar Gold*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2012, págs. 420 – 425.

¹⁰⁷⁶ El informe de esta Reunión Consultiva *ad hoc* se puede consultar en UNGA, *Report of the Ad Hoc Consultative Meeting of Senior Representatives of International Organizations on the ‘Genuine Link’*, UN DOC A/61/160, 17 July 2006.

navegación marítima y el Estado de pabellón de dichos buques no hubiera emitido una respuesta a la solicitud de abordaje e inspección en un plazo razonable, lo cual tiene relación con el requisito de la relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón¹⁰⁷⁷, aunque este inciso se excluyó del texto definitivo del protocolo.

En el caso de la FAO, la preocupación se centra en los asuntos pesqueros, y, como ha advertido la doctrina¹⁰⁷⁸, cada vez existe una mayor preocupación por la actuación de los Estados de pabellón en ese ámbito, especialmente en lo que concierne a la gestión y a la conservación de los recursos pesqueros. Sin embargo, como se desarrollará en el capítulo cuarto, la cuestión de la relación auténtica se ha tratado de dejar al margen en algunos instrumentos adoptados por la FAO¹⁰⁷⁹. En el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, de 24 de noviembre de 1993, se omitió cualquier referencia a la exigencia de la relación auténtica y se sustituyó toda referencia al registro por referencias a las licencias de pesca, para evitar que la discusión sobre estos temas impidiese la adopción de la totalidad del texto¹⁰⁸⁰, aunque se reiteró la exigencia de la existencia de una relación auténtica entre buque y Estado de pabellón y se consideró como un avance el hecho de que se profundizase en la definición del principio de responsabilidad del Estado de pabellón¹⁰⁸¹. Sin embargo, en 2001, se adoptó el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada, en el que se proponía precisamente el refuerzo de la relación auténtica entre buque y Estado de pabellón como una herramienta en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Además, también en el ámbito de Naciones Unidas, se adoptó la Convención sobre Especies Transzonales y Altamente Migratorias, de 1995, en la que también se percibía una preocupación por contener la pesca ilegal realizada con buque que enarbolaban pabellones de conveniencia¹⁰⁸². En 2002, se constituyó el grupo mixto especial de trabajo entre la FAO y la OMI sobre pesca INDNR y cuestiones conexas, que se reunió en Roma ese

¹⁰⁷⁷ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, págs. 169 – 170.

¹⁰⁷⁸ Vid. VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 53, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 406.

¹⁰⁷⁹ Vid. BAIRD, R., “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An Analysis of the Legal, Economic and Historical Factor Relevant to Its Development and Persistence”, *Melbourne Journal of International Law*, vol. 5, n.º. 2, 2004, pág. 314.

¹⁰⁸⁰ Vid. MOORE, G., “The Food and Agriculture Organisation of the United Nations Compliance Agreement”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 10, n.º. 3, 1995, pág. 413; OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 41; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 65 y 66, y COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 405.

¹⁰⁸¹ Vid. BAIRD, R., *op. cit.*, págs. 314 y 315, y SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1339.

¹⁰⁸² Vid. SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1339.

mismo año, pero acabó concluyendo que no era necesario definir el concepto de relación auténtica porque tal definición resultaría “poco operativa”¹⁰⁸³.

Sin embargo, la FAO retomó el enfoque sobre la relación auténtica en su Declaración de Roma sobre Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, de 12 de marzo de 2005, como se desprende de su párrafo 5. El tema se volvió a abordar en el *Expert Workshop on Flag State Responsibilities*, celebrado en Vancouver en marzo de 2008. En esta ocasión, se recurrió nuevamente a una formulación amplia de la relación auténtica, puesto que se consideró que, para que se considerase existente, bastaba con que la persona responsable de la explotación del buque se encontrase al alcance del sistema de control del cumplimiento del Estado de pabellón. El informe de la FAO sobre Pesca y Acuicultura n.º. 918, publicado en Roma, en 2009¹⁰⁸⁴, se adhiere a esta misma línea, ya que se entiende que la relación auténtica “*encompasses the relations between the State and the interests in the ship before nationality is conferred (national conditions) and thereafter as well, and which enable the flag State to effectively implement its duties [...]*”. En este informe, la FAO insistió en que el Estado de pabellón tenía plena libertad para establecer los requisitos de inscripción de los buques en su registro, aunque también en que aquéllos deberían investigar en profundidad la historia del buque y de sus propietarios, con anterioridad al registro, y no se deberían matricular los buques con antecedentes de incumplimiento, a menos que hubiese habido un cambio de titularidad. Además, se añadió que en todo caso se debía garantizar el ejercicio del control del buque, y que éste devendría prácticamente imposible si el Estado de pabellón no exigiese que los propietarios del buque sean nacionales suyos¹⁰⁸⁵. Sin embargo, en las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado de Pabellón, de 2015, la FAO no mencionó ni definió la relación auténtica, ya que de nuevo se recurrió a la técnica de sustituir las referencias al registro por referencias a la concesión de autorizaciones de pesca, pero exigió que se proporcionase una información mínima relativa a las personas responsables de la explotación del buque y otras medidas para garantizar que el Estado de Pabellón pudiera ejercer su jurisdicción efectiva sobre el buque, lo cual, como se ha visto, está relacionado con el contenido de la relación auténtica.

En el ámbito de las Naciones Unidas se recordó la relevancia de la aclaración de la definición de la relación auténtica en la Conferencia de Revisión del Acuerdo para la Implementación de las Disposiciones de la CNUDM de 10 de diciembre de 1982 relativas a la Conservación y la Gestión de las Especies Transzonales y Altamente Migratorias¹⁰⁸⁶. No obstante, en el marco del Proceso Abierto de Consultas Oficiosas de

¹⁰⁸³ Vid. SWAN, J., *Fishing Vessels operating under Open Registers and the Exercise of Flag State Responsibilities. Information and Options*, FAO Fisheries Circular, n.º. 980, FIPL/C980, Roma, 2002, pág. 5, y CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 129.

¹⁰⁸⁴ Vid. FAO, *Expert Consultation on Flag State Performance, Rome, 23–26 June 2009 / FAO Fisheries and Aquaculture Report*, no. 918, FAO, Roma, 2009.

¹⁰⁸⁵ Vid. FAO, *op. cit.*, pág. 44.

¹⁰⁸⁶ UN Doc. A/CONF.210/2006/15, de 5 de julio de 2006, párrafo 81.

las Naciones Unidas sobre los Océanos y el Derecho del Mar, se consideró que centrar la actuación frente a los pabellones de conveniencia en torno al concepto de la relación auténtica era una aproximación parcial e insuficiente¹⁰⁸⁷. A pesar de ello, la petición de que se defina el concepto de relación auténtica entre los buques y sus Estados de pabellón ha resurgido periódicamente en diversos documentos de Naciones Unidas¹⁰⁸⁸.

Por lo que respecta a la Unión Europea, ésta, a lo largo del tiempo, ha ido adoptando diferentes instrumentos que contienen elementos relacionados con la relación auténtica. En un primer momento, la preocupación de la Unión Europea se centró en las prácticas de las flotas de terceros Estados que resultaban perjudiciales para los intereses y la competitividad de la flota comunitaria, especialmente las relativas a las tarifas de los servicios de transporte internacional de personas y mercancías por vía marítima¹⁰⁸⁹. Sin embargo, desde 1991, ha abordado también la cuestión del cambio o transferencia de registro de buques entre los Estados miembros, en el entendimiento de que el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior exigen la remoción de las barreras técnicas a la transferencia de buques entre los registros de los Estados miembros para evitar costes y trámites administrativos, pero manteniendo un alto nivel de seguridad de los buques y de protección del medio ambiente¹⁰⁹⁰. Bajo este tipo de regulaciones subyace la idea de que los registros de los Estados miembros garantizan el cumplimiento del requisito de la relación auténtica, ya que se parte de la consideración de que deben comprobar el estado de los buques y sus equipos y ejercer su autoridad sobre los mismos, evitando el rechazo de la inscripción en un registro por razones técnicas en los cambios de registro entre Estados miembros. Además, se ha concretado el contenido de las obligaciones del Estado de pabellón para garantizar la adecuación del transporte marítimo comunitario a los más elevados estándares de seguridad y

¹⁰⁸⁷ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 404.

¹⁰⁸⁸ Vid., v.gr., Resolución 62/177 de la Asamblea General, de 18 de diciembre de 2007, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/62/177, párrs. 46 y 48.

¹⁰⁸⁹ Vid. Decisión 78/774/CEE del Consejo, de 19 de septiembre de 1978, relativa a las actividades de determinados terceros países en el sector de los transportes marítimos (DO L 258/35, de 21 de septiembre de 1978), modificada por la Decisión 89/242/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1989, por la que se modifica la Decisión 78/774/CEE, relativa a las actividades de determinados terceros países en el sector de los transportes marítimos (DO L 97/47, de 11 de abril de 1989), y Reglamento (CEE) n.º. 4057/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos (DO L 378/14, de 31 de diciembre de 1986).

¹⁰⁹⁰ Vid. Reglamento (CEE) n.º. 613/91 del Consejo, de 4 de marzo de 1991, relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad (DOCE L 68/1, de 15 de marzo de 1991), modificado por el Reglamento (CE) n.º. 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DOCE L 324/1, de 29 de noviembre de 2002), y Reglamento (CE) n.º. 789/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre la transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros de la Comunidad y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º. 613/91 del Consejo (DOCE L 138/19, de 30 de abril de 2004).

protección del medio ambiente¹⁰⁹¹. En las operaciones de inscripción de un buque en el registro de cualquier Estado miembro, el Estado miembro en cuestión debe adoptar medidas acedeadas para para garantizar que el buque cumple las normas y las reglamentaciones internacionales aplicables en estos ámbitos antes de permitir que el buque al que hubiera abanderado comience a operar, por lo que el requisito de la relación auténtica se deberá exigir obligatoriamente con posterioridad al momento del registro¹⁰⁹², en consonancia con la opinión mayoritaria en la doctrina actual y con la jurisprudencia del TIDM¹⁰⁹³. Además, se ha adoptado un conjunto de criterios para determinar cuándo se puede considerar que una organización que opera en nombre de un Estado de pabellón como una amenaza inaceptable para la seguridad y el medio ambiente¹⁰⁹⁴. No obstante, no se ha realizado una definición formal de la relación auténtica. A pesar de ello, la Unión Europea no ha permanecido ajena a la relación de los pabellones de conveniencia con algunas actividades ilícitas, como la pesca INDNR. Así, la Comisión adoptó la Comunicación (2002) 180 final, de 28 de mayo de 2002, sobre el Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada, cuya Actuación n.º. 13 tiene como objetivo la definición de criterios jurídicos objetivos para garantizar que la autorización de navegar bajo pabellón de un Estado respeta la existencia de un vínculo sustancial entre ese Estado y el buque pesquero en cuestión¹⁰⁹⁵. Para conseguir este resultado, se propuso la incoación de una acción diplomática comunitaria encaminada a la celebración de una conferencia internacional para la negociación de un nuevo tratado internacional que estableciese las condiciones de aplicación del artículo 91 de la CNUDM con respecto a los buques pesqueros.

2.5.5.2.- Doctrina

Doctrinalmente, se han seguido realizando aportaciones tanto en sentido favorable como en sentido crítico al mantenimiento de la teoría de la relación auténtica en relación con los buques. En el primer sentido, OUDE ELFERINK concluyó que la relación auténtica ha tenido importancia en el mantenimiento del orden el mar, pero reconoció que, desde la conclusión de la Convención sobre Condiciones de Registro de Buques de 1986, no se ha llevado a cabo ningún intento de definición de la relación auténtica en sentido estricto y es improbable que se produzca algún avance ulterior en este ámbito, aunque sí se ha desarrollado la vertiente de garantía de la efectividad del control y de la jurisdicción del Estado de pabellón del buque a través del control por parte del Estado

¹⁰⁹¹ Vid. Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (*DOCE* L 131/140, de 28 de mayo de 2009).

¹⁰⁹² Vid. Art. 4.1 de la Directiva 2009/21/CE, citada en la nota anterior.

¹⁰⁹³ Vid. ALOUPI, N., *op.cit.*, págs. 226 y 227.

¹⁰⁹⁴ Vid. Decisión 2009/491/CE de la Comisión, de 16 de junio de 2009, relativa a los criterios que deben aplicarse a la hora de decidir en qué casos la actuación de una organización que opere en nombre de un Estado del pabellón puede considerarse una amenaza inaceptable para la seguridad y el medio ambiente (*DO* L 162/6, de 25 de junio de 2009).

¹⁰⁹⁵ Vid. COM (2002) 180 final, de 23 de mayo de 2002, Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada, pág. 10.

rector del puerto y de los Estados ribereños, por lo que se puede considerar que el enfoque exclusivo en la relación auténtica ha sido abandonado¹⁰⁹⁶. Numerosos autores han argumentado a favor de la determinación de la existencia y exigencia de la relación auténtica *a posteriori*, es decir, después de la concesión de la nacionalidad al buque, en relación con el ejercicio de jurisdicción y control efectivos por parte del Estado de pabellón sobre los buques que enarbolan su pabellón, en el entendimiento de que sólo a través del registro se adquieren derechos y obligaciones mutuos entre el buque y el Estado de pabellón, por lo que la relación auténtica no establece requisitos o condiciones para el otorgamiento de la nacionalidad, sino que implica que la obligación de jurisdicción y control efectivos es exigible una vez adquirida la nacionalidad por el buque¹⁰⁹⁷. Se trata de la misma posición que defiende el TIDM¹⁰⁹⁸. Para esta parte de la doctrina, la relación auténtica no sería un prerrequisito para el registro, sino una obligación derivada del mismo, y su confirmación estaría representada por la proliferación de normativas registrales basadas en criterios puramente formales, como las de los Estados que se consideran pabellones de conveniencia¹⁰⁹⁹. Sin embargo, también se ha argumentado a favor de la determinación *a priori* de la relación auténtica¹¹⁰⁰.

En la doctrina española, MARTÍNEZ ha destacado el doble valor del concepto de la relación auténtica: por un lado, “[...] a nivel internacional implica un control efectivo de las condiciones administrativas, técnicas y sociales que afectan al buque y a su personal [...]”, y, por otro lado, en el plano interno, supone el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa interna del Estado de pabellón en materia de abanderamiento de buques¹¹⁰¹. Además, SOBRINO ha determinado tres soluciones para el contenido de la relación auténtica en Derecho internacional: una solución no formalista, una solución formalista y una solución mixta¹¹⁰². En la solución no formalista, la exigencia de una

¹⁰⁹⁶ Vid. OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, págs. 50, 55 – 58.

¹⁰⁹⁷ Vid. ANDERSON, H. E., *op. cit.*, pág. 149; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 76; READY, N. P., *Ship Registration*, *cit.*, pág. 15; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 245; DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, *cit.*, pág. 106; DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 4; GAUTIER, P., “Comments on Flag State’s responsibility...”, *cit.*, págs. 83 y 84; COMBACAU, J., « L’opposabilité et la preuve de la nationalité de l’État en droit international », *cit.*, pág. 115; GALLEY, M., *op. cit.*, pág. 93; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 27; BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 308; READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 32; PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 13; ALOUPI, N., *op. cit.*, pág. 228, y GODIO, L. M. A., *op. cit.*, pág. 4.

¹⁰⁹⁸ *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párrs. 110 y 113.

¹⁰⁹⁹ Sobre esto último, *vid.* BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 308.

¹¹⁰⁰ Vid. MCCONNELL, M. L., *cit.*, pág. 365; WOLFRUM, R., “Reflagging and Escort Operation in the Persian Gulf: An International Law Perspective”, *cit.*, pág. 392; KAMTO, M., *op. cit.*, pág. 351, y CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 138. No obstante, esta última autora, *ibid.*, pág. 132, la autora indica que la exigencia de la relación auténtica “hace referencia a un momento posterior al de la concesión de la nacionalidad, y significa que el Estado debe ejercer de manera efectiva su control y jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón”. Además, indica que la inscripción del buque en un registro podría satisfacer el requisito, dependiendo de sus consecuencias.

¹¹⁰¹ Vid. MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 208.

¹¹⁰² Vid. SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, págs. 1341 – 1345.

nacionalidad efectiva constituye una manifestación de soberanía del Estado de pabellón y su obligación de hacerse cargo de la responsabilidad del buque que enarbola su pabellón y, por tanto, una condición para su oponibilidad frente a terceros, de manera que se cumpla el principio de buena fe en la atribución de nacionalidad y no se desjuridice o se vacíe de contenido la relación auténtica. Esta teoría tiene su base jurídica en el caso *Nottebohm*¹¹⁰³, pero también en la *Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo*¹¹⁰⁴, y en el caso *Saiga (n.º 2)*, en el que se consideró que, en aras a determinar la nacionalidad del buque, se debía estar al comportamiento del Estado de pabellón con respecto al mismo y no sólo a sus declaraciones¹¹⁰⁵. La solución formalista, con base en el caso *Saiga (n.º 2)*¹¹⁰⁶ y en el caso *OCMI*¹¹⁰⁷, propone que la ausencia de una relación auténtica no permite desconocer la nacionalidad del buque, sino que exige acudir al Estado de pabellón en caso de que se considere que la jurisdicción y el control sobre el buque no se ejercen efectivamente, cuya dejación podría originar responsabilidad internacional. Por tanto, en Derecho internacional público, la conexión relevante es la formalidad administrativa de registro o matrícula, y no los criterios socioeconómicos¹¹⁰⁸. Por último, la solución mixta propone que el cumplimiento de buena fe de las obligaciones del Estado de pabellón, establecidas en el artículo 94 de la CNUDM, exigen la colaboración del naviero o del propietario del buque, por lo que debe existir una relación auténtica, entendido como la capacidad del Estado de pabellón de ejercer un control eficaz sobre las actividades del buque.

En los últimos años, NEGRET¹¹⁰⁹ ha defendido una concepción de la relación auténtica más allá del mero acto de registro, entendiendo que por sí mismo no satisface la exigencia de la CNUDM, ya que originalmente se pretendía hacer referencia a una conexión económica y social entre el propietario del buque y el Estado de pabellón. Además, ha realizado propuestas sobre el contenido de la relación auténtica, ofreciendo cuatro posibilidades:

1) the shipowner's fleet contributes to the national economy of the open registry; 2) open registry nationals are employed on the vessels; 3) the shipowner has a base of

¹¹⁰³ Liechtenstein c. Guatemala (6 de mayo de 1955), *ICJ Rep.* 4.

¹¹⁰⁴ *Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo*, 17 de julio de 1986, *RIAA*, vol. XIX, United Nations, New York, 2006, págs. 225 – 296.

¹¹⁰⁵ *Vid.* TIDM, Caso M/V *Saiga* (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, párr. 73 (b).

¹¹⁰⁶ *Ibid.*, párr. 83.

¹¹⁰⁷ *Vid. Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960.

¹¹⁰⁸ Esta ha sido la teoría seguida por el TIDM en el caso *Grand Prince (Belize v. France)*, *Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2001*, 40, para.77. Como observó SÁNCHEZ, J. I., “Derecho comunitario y Derecho del mar (Observaciones a la sentencia del TJCE de 24 de noviembre de 1992, Poulsen C-286/90)”, *Revista de Instituciones Europeas*, vol. 20, n.º. 1, 1993, pág. 150, citado por SOROETA, J., *op. cit.*, págs. 133 y 134, esta tensión entre una relación auténtica y el formalismo se planteó con anterioridad a estos asuntos en el caso *Barcelona Traction*, ya citado, en el que también se resolvió a favor del formalismo, por producir una mayor seguridad jurídica.

¹¹⁰⁹ *Vid.* NEGRET, C. F. L., *op. cit.*, págs. 26 y 27.

operations (i.e. offices and land-based employees) in the open registry country; 4) the vessels periodically visit the ports of the open registry nation.

En el mismo sentido, MENSAH infirió que del análisis de la legislación nacional se podía concluir que la relación auténtica no debía ser sólo de carácter jurídico, sino que debía existir una conexión económica y operacional entre los buques y su Estado de pabellón, y que “[f]or the most part the requirements related, *inter alia*, to the nationality of the owners of the ships, the technical and other conditions of the ships, the nationality of the crew and the composition of the crews serving on the ships”¹¹¹⁰. No obstante, al igual que otros autores, reconoció que la ausencia de una definición legal dificultaba la distinción entre pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales¹¹¹¹. La necesidad de un vínculo fáctico más allá de la formalidad administrativa de registro como base de la nacionalidad del buque también ha sido señalada en la doctrina anglosajona¹¹¹².

En la doctrina italiana, se ha propuesto una definición de la relación auténtica como la integración del buque en el contexto económico y político nacional, de manera que el Estado pueda ejercer jurisdicción efectiva sobre el mismo¹¹¹³. No obstante, debido a las reticencias de los Estados para reconocer e implementar el requisito de existencia de la relación auténtica, se ha afirmado que resulta difícil considerar esta exigencia de la CNUDM como una regla consuetudinaria de Derecho Internacional Público¹¹¹⁴. Por tanto, en principio, o bien la relación auténtica haría referencia al cumplimiento de las obligaciones correspondientes a los Estados de pabellón en relación con los Estados que poseen su nacionalidad, o bien cada Estado sería competente para definir el contenido de la relación auténtica en relación con los buques que enarbolan su pabellón¹¹¹⁵.

La solución formalista ha sido defendida por ANTAPASSIS¹¹¹⁶, que considera que el vínculo relevante es el de la inmatriculación del buque, de manera que:

Pour son attribution [de la nationalité d'un État à des navires], il n'est pas, à notre sens, nécessaire de fixer des conditions de fond strictes, mais il suffit d'avoir décrit, à cet effet, une procédure administrative précise, l'immatriculation. À partir et à travers l'immatriculation dans un État donné, le navire acquiert la nationalité dudit État qu'il

¹¹¹⁰ Vid. MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 26.

¹¹¹¹ *Ibid.*, pág. 27, y GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 216.

¹¹¹² Vid. O'CONNELL, D. P., *op. cit.*, pág. 759; CHURCHILL, R. R., y LOWE, A. V., *The Law of the Sea*, 3.^a ed., Manchester University Press, Manchester, 1999, pág. 258; GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 215, y BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 308.

¹¹¹³ Vid. SICO, L., *op. cit.*, pág. 9.

¹¹¹⁴ Vid. CHURCHILL, R. R., y LOWE, A. V., *The Law of the Sea*, 3.^a ed., Manchester University Press, Manchester, 1999, pág. 258.

¹¹¹⁵ Vid. CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 131, y GUILFOYLE, D., *op. cit.*, pág. 216.

¹¹¹⁶ Vid. ANTAPASSIS, A., *op. cit.*, págs. 196 y 197.

peut, d'ailleurs, opposer aux autres État, que celle-ci ait ou non été fondée sur des conditions strictes de fond.

Existen también autores que se han mostrado críticos con la teoría de la relación auténtica, considerando que actualmente se trata de un debate superado y estéril, ya que se han desarrollado métodos ajenos a los Estados de pabellón de los buques para conseguir la protección de los intereses que los pabellones de conveniencia ponen en riesgo¹¹¹⁷. Por lo que respecta a las teorías contrarias al mantenimiento del requisito de la relación auténtica, se ha defendido que la legitimidad de una norma de Derecho internacional se basa en su efectividad, es decir, en que produzca el efecto deseado y se aplique de forma real y, dado que la norma que exige la existencia de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón no se corresponde con la práctica actual de los navieros y no resulta satisfactoria para los Estados de pabellón que la aplican ni para los Estados de pabellón que no la aplican, no resulta necesaria en el ordenamiento jurídico internacional¹¹¹⁸. SLOANE¹¹¹⁹ ha realizado una crítica que retoma el análisis sobre la legitimidad y la adecuación de la aplicación de esta teoría inicialmente concebida para la nacionalidad de las personas físicas a la nacionalidad de los buques. Según este autor, esta teoría ha sido malinterpretada y generalizada incorrectamente, sin tener en cuenta el contexto social y político en el que se pronunció la sentencia del caso *Nottebohm* y la voluntad del Tribunal de circunscribirla al caso resuelto por él¹¹²⁰. De acuerdo con esta visión, la voluntad del TIJ era dar aplicación a uno de los principios generales del Derecho (el abuso de derecho), de acuerdo con el artículo 38.1 de su Estatuto, en relación con una de las funciones de la nacionalidad (la de autorizar a un Estado a reclamar internacionalmente ante instancias internacionales por sus propios nacionales), y no limitar la competencia de los Estados para atribuir su nacionalidad a las personas físicas ni crear una nueva teoría que se pudiera extender por analogía o ficción jurídica a otros asuntos. Para este autor, el fundamento de la decisión es el abuso de derecho porque no se cuestionaría la protección diplomática en el caso de que se diera uno de los criterios tradicionales de atribución de nacionalidad de *ius solis* o *ius sanguinis* aunque no existiera una relación auténtica, y no existe ningún fundamento normativo, convencional o consuetudinario que permita extender esta doctrina a la teoría de la nacionalidad de los buques¹¹²¹. Frente a la argumentación de los jueces Klaesad y Read, que rechazaron que la fundamentación del caso *Nottebohm* fuera el abuso de derecho porque no se había ocasionado ningún perjuicio a Guatemala con la naturalización de Nottebohm, SLOANE afirma que no es imprescindible que exista

¹¹¹⁷ Vid. VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 81, y RAYFUSE, R. G., *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, *cit.*, pág. 27.

¹¹¹⁸ Vid. CORBIER, I., *op. cit.*, págs. 277, 280 y 285.

¹¹¹⁹ Vid. SLOANE, R. D., *op. cit.*, págs. 1 – 60.

¹¹²⁰ Vid. SLOANE, R. D., *op. cit.*, págs. 3 y 4.

¹¹²¹ Vid. SLOANE, R. D., *op. cit.*, págs. 15 – 24, 31 y 32.

un perjuicio para que se aprecie el abuso de derecho, ya que éste es una manifestación y no un requisito del abuso de derecho, según las aportaciones de la CDI¹¹²².

También COGLIATI-BANTZ¹¹²³ insiste en que, aunque el artículo 91 de la CNUDM lleva por título “La nacionalidad del buque”, la interpretación de la relación auténtica como un requisito de registro es errónea y que la finalidad del artículo es exigir y facilitar que los Estados de pabellón ejerzan un control y una jurisdicción efectivos sobre los buques a los cuales han atribuido su nacionalidad, porque el artículo 91.1 y 2 de la CNUDM se refiere a los Estados de pabellón, no a los Estados que todavía tienen que realizar la atribución de nacionalidad al buque en cuestión. Por tanto, el hecho de que la actuación de los actores jurídicos internacionales se haya centrado en el fomento del cumplimiento de las obligaciones de los Estados de pabellón no constituye una novedad ni un cambio de tendencia, porque resulta coherente con la finalidad original del artículo de la CNUDM en que se basan¹¹²⁴. Además, considera que la debilidad del enfoque sobre la relación auténtica consiste precisamente en la actuación frente al propietario y no frente al operador del buque en cuestión¹¹²⁵. No obstante, reconoce que el ejercicio efectivo de las obligaciones del Estado de pabellón resulta imposible si no existe algún tipo de conexión territorial con los intereses presentes sobre el buque, a menos que el Estado de pabellón delegue sus poderes de ejecución a los Estados de puerto, lo cual no es posible en la práctica¹¹²⁶.

En la doctrina estadounidense, POWELL ha reconocido que el método de los requisitos de registro, entre los que se incluye la exigencia de la relación auténtica, a pesar de que ha sido una de las opciones más debatidas, no es efectivo para el mantenimiento del orden en el mar. Este autor considera que esta teoría expone la tensión entre los principios marítimos tradicionales y los retos del nuevo orden, pero tiene insuficiencias notables. Entre ellas, destaca la contradicción que supone establecer un régimen de libertad de establecimiento de las condiciones de registro e imponer requisitos para ello en el mismo texto, así como la ausencia de una definición clara del concepto de relación auténtica¹¹²⁷.

2.5.5.3.- Jurisprudencia

Por lo que respecta al desarrollo jurisprudencial del concepto de relación auténtica, éste ha sido realizado fundamentalmente por el Tribunal Internacional de Derecho del Mar en la sentencia que resolvió el caso *M/V Saiga* (n.º 2), de 10 de julio

¹¹²² Vid. SLOANE, R. D., *op. cit.*, págs. 23 y 24.

¹¹²³ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, págs. 398 – 403, 408 y 409.

¹¹²⁴ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, págs. 410 – 415, especialmente, la pág. 414, en la que figura una definición de la relación auténtica: “*collection of links between ships, ships’ users and States [...] which allows flag States to supervise the exercise of rights within the framework of the law*”.

¹¹²⁵ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 404, nota 117.

¹¹²⁶ Vid. COGLIATI-BANTZ, V. P., *op. cit.*, pág. 414.

¹¹²⁷ Vid. POWELL, E., *op. cit.*, págs. 295 y 296.

de 1999¹¹²⁸. En este caso, Guinea presentó una excepción de admisibilidad sustentada en la puesta en duda de la existencia de una relación auténtica entre el Estado de pabellón (San Vicente y las Granadinas) y el buque, y pretendía desconocer la nacionalidad atribuida por el Estado de pabellón de conformidad con su Derecho interno y no responder a las reclamaciones de San Vicente y las Granadinas. La posición de San Vicente y las Granadinas era la de que la relación auténtica no se exigía como condición previa para la atribución de nacionalidad, por lo que, incluso en caso de ausencia de tal vínculo, un Estado no quedaría privado de su derecho a presentar una demanda contra otro Estado para la pronta liberación de un buque que enarbola su pabellón. El Tribunal consideró que esta consecuencia no esaba incluida en el artículo 5.1 de la Convención sobre Alta Mar de 1958, y, por tanto, tampoco en los artículos 91 y 94 de la CNUDM, por lo que la relación auténtica no sería un requisito de registro, sino que serviría para garantizar el ejercicio efectivo de la jurisdicción y el control del buque por parte del Estado de pabellón¹¹²⁹. También desvinculó la cuestión de la relación auténtica de la voluntad del Estado de pabellón de cumplir con sus obligaciones de buena fe¹¹³⁰. La existencia de una relación auténtica no es una condición para el reconocimiento de la nacionalidad del buque por parte de terceros Estados, ya que durante el proceso de negociación del texto final de la Convención sobre Alta Mar se eliminó cualquier referencia a esta posibilidad de forma consciente y voluntaria¹¹³¹, y, teniendo en cuenta la correlación entre esta Convención y la CNUDM, se debe extraer la misma conclusión para esta última. Por tanto, la determinación de los requisitos relativos a la atribución y a la retirada de la nacionalidad a un buque forman parte del conjunto de competencias exclusivas del Estado de pabellón, y la inexistencia de una relación auténtica entre el buque y el Estado de pabellón no genera, para terceros Estados, el derecho a negarse a reconocer la nacionalidad de ese buque y su derecho a enarbolar el pabellón de un

¹¹²⁸ Vid. ALOUPI, N., *op. cit.*, pág. 223.

¹¹²⁹ Cfr. *M/V Saiga (n.º 2)* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, párr. 83: “The conclusion of the Tribunal is that the purpose of the provisions of the Convention on the need for a genuine link between a ship and its flag State is to secure more effective implementation of the duties of the flag State, and not to establish criteria by reference to which the validity of the registration of ships in a flag State may be challenged by other States”. Para una descripción y análisis del caso, vid. KWIATOWSKA, B., “The Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea M/V Saiga Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea”, en ROTHWELL, D. R., y BATEMAN, S., *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 2000, págs. 275 – 292; DE LA FAYETTE, L., “ITLOS and the Saga of the Saiga: Peaceful Settlement of a Law of the Sea Dispute”, *The International Journal of Marine and Coastal Law* vol. 15, n.º 3, 2000, págs. 355 – 392, y TUEK, H., “UNCLOS and the contributions of ITLOS”, en WU, S.; VALENCIA, M., y HONG, N. (eds.), *UN Convention on the Law of the Sea and the South China Sea*, Ashgate, Farnham / Burlington, 2015, pág. 23, y ALOUPI, N., *op. cit.*, págs. 226 - 228.

¹¹³⁰ Vid. OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, pág. 62.

¹¹³¹ Vid. BAIRD, R., *op. cit.*, pág. 316; TREVES, T., *op. cit.*, págs. 87 y 88, y READY, N. P., “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, *cit.*, pág. 32.

Estado¹¹³², lo que dificulta que prosperen las objeciones a la admisibilidad fundadas en la nacionalidad del buque¹¹³³.

El TIDM reiteró estos argumentos en la sentencia del caso *M/V Virginia G*¹¹³⁴. Por tanto, el TIDM tampoco considera la relación auténtica como un prerequisite para el registro de los buques, sino que la jurisdicción y el control efectivo se exigen una vez que el buque ha sido registrado¹¹³⁵. Concretamente, su pronunciamiento se centró en la exigibilidad de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón (posteriormente, en el caso *M/V Norstar* se mencionaban las personas que poseen, fletan o equipan el buque) en los casos de protección diplomática o reclamaciones mixtas en las que las personas afectadas no poseen la nacionalidad del Estado de pabellón, a pesar de que el buque enarbole el pabellón del Estado que realiza la reclamación¹¹³⁶. El TIDM ha rechazado que en estos casos el Estado de pabellón carezca de jurisdicción *ratione personae* para ejercer su protección, de manera que no se admite como excepción a la admisibilidad de la causa. El Tribunal ha sostenido esta tesis desde el caso *Saiga* (n.º 2), ya que, dado que las tripulaciones de los buques suelen aglutinar múltiples nacionalidades, la aplicación de la tesis de que sólo el Estado de nacionalidad de cada miembro de la tripulación pudiese ejercer la protección diplomática o interponer otro tipo de reclamaciones en defensa de los derechos de las personas afectadas impediría o dificultaría enormemente la impartición de justicia¹¹³⁷.

En el caso de la Unión Europea, el TJUE ha considerado la cuestión de la libertad de elección del pabellón del buque en relación con la libertad de establecimiento en el territorio de la Unión, en la sentencia del caso *Viking*¹¹³⁸. En este caso, la sociedad

¹¹³² Vid. CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 130; SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, págs. 1337 y 1341; MENSAH, T. A., *op. cit.*, pág. 34, y ZUNARELLI, S., y COMENALE PINTO, M. M., *op. cit.*, pág. 129.

¹¹³³ Vid. GARCÍA, M., *The Contentious and Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, pág. 118.

¹¹³⁴ *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párrs. 110, 112 y 113.

¹¹³⁵ Vid. BARNES, R. A., “Flag States”, *cit.*, pág. 309; JESUS, J. L., *op. cit.*, pág. 40, y ALOUPI, N., *op. cit.*, págs. 227 y 228.

¹¹³⁶ *M/V Saiga* (n.º 2) (*San Vicente y las Granadinas c. Guinea*), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, párr. 107; *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párrs. 110, 113 y 128, y *M/V Norstar* (Panamá c. Italia), Medidas Provisionales, Sentencia, párrs. 229 – 232.

¹¹³⁷ *M/V Saiga* (n.º 2) (*San Vicente y las Granadinas c. Guinea*), Judgment, *ITLOS Reports 1999*, p.10, p. 48, párr. 107; *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports 2014*, p. 4, párr. 128, y *M/V Norstar* (Panamá c. Italia), Medidas Provisionales, Sentencia, párr. 229.

¹¹³⁸ TJCE, sentencia de 11 de diciembre de 2007, *Ankla International Transport Workers’ Federation yt Finnish Seamen’s Union contra Viking Line ABP y OÜ Viking Line Eesti*, C-438/05, ECLI:EU:C:2007:772. Para un análisis más detallado de esta jurisprudencia, vid. CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., *op. cit.*, págs. 7 y 8, y RODRÍGUEZ, E., “El ejercicio de los derechos colectivos de los trabajadores del mar a la vista de la jurisprudencia del TJUE”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 252 – 259.

finlandesa Viking, que explotaba el buque Rosella, de pabellón finlandés, cubriendo la ruta entre Finlandia y Estonia. Ante la creciente competencia de las empresas estonias, Viking comunicó su decisión de transferir el buque al pabellón de Estonia o de Noruega, pero el sindicato al que estaba afiliada la tripulación del Rosella y la ITF se opusieron al cambio de pabellón. Viking trató de conseguir que se declarara que la actuación del Sindicato de Marineros Finlandeses y de la ITF suponía una violación de la libertad de establecimiento reconocida en el artículo 49 del TFUE. El sindicato y la ITF recurrieron la resolución del tribunal nacional, alegando el derecho a la acción colectiva establecido en el artículo 151 del TFUE. El entonces TJCE consideró que la inclusión de un acuerdo social en la negociación colectiva, aunque pudiera suponer una restricción de la libertad de establecimiento, estaba amparada por el artículo 151 del TFUE y no constituye una vulneración del artículo 49 del TFUE, siempre y cuando estuviera justificada por una imperiosa razón de interés público, como la protección de los trabajadores, y fuera idónea para alcanzar el objetivo propuesto, pero, en este caso, se dejó la decisión sobre el fondo del asunto al juez nacional. Como se puede observar, en el Derecho comunitario, la libertad de elección del pabellón se ha vinculado con una de las libertades fundamentales de la Unión Europea. No obstante, ninguna de las partes mencionó el requisito de la relación auténtica en sus argumentaciones, a pesar de su potencial uso como factor correctivo de la libertad total de abanderamiento de buques.

Una argumentación similar a la del TIDM se empleó en el caso *Fonnskip*¹¹³⁹, en el que la naviera noruega Fonnskip, propietaria del granelero *M/S SavaStar*, de pabellón panameño y tripulación rusa y polaca, había convenido los salarios y las condiciones laborales de la tripulación con un sindicato ruso, pese al hecho de que sus servicios se prestaban en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea y de la AELC. Como medida de presión para la consecución de la equiparación de los salarios de la tripulación a la de los trabajadores suecos, dos sindicatos suecos impidieron la carga y la descarga del buque, y, en ambos casos, el conflicto se resolvió con la firma de un nuevo convenio colectivo. En el recurso ante el TJUE, la principal cuestión planteada era la aplicabilidad de la libre prestación de servicios a una sociedad con domicilio social en un Estado de la AELC, sobre lo cual no incidiría el hecho de que el buque en cuestión tuviera pabellón de un tercer Estado (en este caso, Panamá). El TJUE confirmó que tal derecho correspondía a la sociedad naviera que ostentara la nacionalidad de un Estado miembro de la UE o de la AELC, siempre y cuando explotara efectivamente el buque, sin que se le pudieran imponer restricciones que no estuviesen justificadas objetivamente¹¹⁴⁰. Por tanto, aunque el TJUE no se ha pronunciado sobre el concepto de relación auténtica ni sobre la jurisdicción de los pabellones de conveniencia, sí ha defendido la completa libertad de abanderamiento en el ámbito de la UE y de la AELC.

¹¹³⁹ TJUE, sentencia de 8 de julio de 2014, *Fonnskip A/S c. Svenska Transportarbetareförbundet y Facket för Service och Kommunikation (SEKO) y Svenska Transportarbetareförbundet c. Fonnskip A/S*, C-83/13, ECLI:EU:C:2014:2053.

¹¹⁴⁰ *Ibid.*, párrs. 32 – 40.

De todo lo analizado anteriormente, podemos concluir que los pabellones de conveniencia son una realidad socioeconómica o uso mercantil internacional¹¹⁴¹ con una base global¹¹⁴², que continúa en una situación de ajuricidad¹¹⁴³ por motivos políticos y estratégicos, a pesar de los intentos de regulación realizados en el pasado, y que, al menos de forma global, incluyen a un conjunto de registros con un mayor o menor grado de especialización y que ofrecen ventajas significativas de carácter jurídico, económico y social con respecto al registro del Estado con el que el buque tendría una relación auténtica, entendido en un sentido material (Estado de nacionalidad del propietario del buque, Estados de nacionalidad de la tripulación, Estado de construcción del buque, etc.) o formal (Estado que podría y tendría la voluntad de ejercer efectivamente su control y su jurisdicción sobre el buque). En efecto, el concepto de pabellón de conveniencia continúa sin tener una definición jurídica precisa y está fuertemente influenciado por el devenir económico y financiero internacional, así como por la globalización. Además, se trata de una realidad que nunca ha sido explícitamente prohibida por el Derecho internacional, a pesar de los intentos realizados por los Estados marítimos tradicionales desde mediados del siglo XX, y que se mantiene conceptualmente fuera de regulación internacional, a pesar de resultarle aplicable el Derecho internacional como a todos los intervinientes en la navegación internacional.

Con respecto al concepto propiamente dicho de pabellón de conveniencia, podría argüirse, teniendo en cuenta, por ejemplo, los casos de abanderamiento de petroleros kuwaitíes en los Estados Unidos y Gibraltar durante la Guerra del Golfo o la utilización de distintos pabellones comunitarios para evitar la aplicación de restricciones a políticas comunitarias, que, para que un abanderamiento se considere como pabellón de conveniencia, no es suficiente con que el buque esté registrado en un Estado de nacionalidad distinto al de la nacionalidad de su propietario. Incluso la jurisprudencia más formalista ha exigido pruebas de nacionalidad en casos de conflicto. Por tanto, no se trataría de un criterio exclusivamente funcional, sino que se podría afirmar que el concepto de pabellón de conveniencia hace referencia a un conjunto de registros, distintos de los considerados como Estados marítimos tradicionales y con características variadas, que comparten el rasgo de ofrecer ventajas de carácter económico, social, financiero, administrativo o securitario con respecto a los registros tradicionales. Dado que la configuración de los registros de buques es competencia exclusiva y excluyente

¹¹⁴¹ Vid. SUÁREZ, P., *op. cit.*, pág. 81.

¹¹⁴² Vid. METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *cit.*, pág. 59, que establece esta característica de la institución de los pabellones de conveniencia por la implicación no solo de los Estados de pabellón y de los navieros que quieren abanderar sus buques en el extranjero, sino también de toda la infraestructura de agentes, instituciones financieras y aseguradoras, bufetes de abogados, etc., que los acompañan.

¹¹⁴³ Vid. ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *cit.*, pág. 105; MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 245, y DOMÍNGUEZ, M. P., “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *cit.*, pág. 9. Como indica MARTÍNEZ, M. I., *op. cit.*, pág. 245, dado que el Derecho internacional público no establece unos requisitos mínimos para la navegación marítima, no se puede considerar ilícito el comportamiento de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. En palabras de VAN FOSSEN, A., “Flags of Convenience and Global Capitalism”, *cit.*, pág. 363, los pabellones de conveniencia son realmente una “deconstrucción postmoderna del sistema de pabellones nacionales” (traducción propia).

de los Estados de pabellón, actualmente se ha puesto el acento sobre la regulación de los estándares que deben cumplir todos los buques, independientemente del pabellón que enarboles, y se han desarrollado mecanismos de control por parte de los Estados ribereños y de Puerto, incidiendo, por tanto, sobre el tipo de ventajas o sobre el alcance de las ventajas que un Estado de pabellón puede ofrecer a los buques para la captación de tonelaje registrado. Al análisis de estas cuestiones se dedicará la segunda parte de esta tesis.

A pesar de las múltiples teorías propuestas por la doctrina, que continúa analizando los posibles significados de la relación auténtica, en los últimos años se han desarrollado, especialmente en el ámbito de las organizaciones y los tribunales internacionales, las teorías formalistas, que reducen la relación auténtica exigida por el Derecho internacional a la mera formalidad del registro, y las teorías que dotan a la relación auténtica de un significado de ejercicio efectivo del control y de la jurisdicción sobre los buques por parte de su Estado de pabellón, con lo cual la comprobación de la eficacia se debe realizar con posterioridad al momento de registro. Por tanto, bien porque se vacía de significado la relación auténtica exigida por la CNUDM, o bien porque se traslada su exigibilidad a un momento posterior al de la matriculación del buque, haciendo más difícil la prueba de su existencia, se ha evitado dotar de contenido concreto al concepto creado para contener el fenómeno de los pabellones de conveniencia. Reiterados pronunciamientos de los tribunales internacionales han consolidado esta interpretación, dando carta de naturaleza a esta realidad al descartar, amparándose en consideraciones de orden público, la posibilidad de que un Estado desconozca la atribución de nacionalidad a un buque realizada por otro Estado en el caso de que no exista relación auténtica. Se podría concluir que la relación auténtica es aquel vínculo natural que surge de las conexiones administrativas, económicas, sociales y financieras entre éste y los intereses existentes sobre el mismo, aunque continúa sin existir una definición del mismo y resulta imposible concretar su contenido en el estado actual del Derecho internacional, por lo que no constituye un criterio operativo.

En cualquier caso, la cuestión de la definición de la relación auténtica no ha quedado absolutamente resuelta, debido a la inexistencia de un instrumento o costumbre internacional sobre su contenido y a la especificidad de los pronunciamientos de los tribunales internacionales universales, que, hasta la fecha, únicamente se han referido a la relación auténtica con ocasión de casos de pronta liberación de buques y tripulaciones o de protección internacional de un buque por parte de su Estado de pabellón. En ese sentido, aunque tal vez no fuera determinante, debido al cambio de dirección de las medidas institucionales hacia la problemática derivada de la explotación de buques deficientes y el desarrollo de medidas de control por el Estado rector del puerto o de los Estados ribereños, la definición jurídica por vía convencional o jurisprudencial del concepto de relación auténtica podría ayudar a controlar las dificultades que plantean los pabellones de conveniencia. Además, la relación auténtica continúa existiendo como una obligación en la CNUDM, por lo que no se puede descartar que sea necesaria o posible su definición en un futuro en contextos distintos, como el de la responsabilidad

del Estado de pabellón, en los que se dejen de lado las consideraciones sobre la indefensión del buque y su tripulación.

2.5.6.- Una teoría similar a la de la relación auténtica: la doctrina del *effective United States control (EUSC)*

En los Estados Unidos, a mediados del siglo XX se impuso una doctrina similar a la de la relación auténtica, denominada *effective United States (management) control*, que consiste en considerar que los buques propiedad de navieros estadounidenses que enarbolan pabellones de conveniencia se encuentran bajo control efectivo de los Estados Unidos¹¹⁴⁴; presupone la existencia de dos Estados con intereses sobre el buque (el Estado de pabellón y el Estado de control), e implica que el Estado de pabellón no tiene plena soberanía sobre parte de su flota y que, para determinados propósitos, un buque puede tener una nacionalidad distinta de la de registro¹¹⁴⁵. Esta doctrina ya se manifestaba en el artículo 902 la *Merchant Marine Act* de 1936, que permitía que el Secretario de Comercio requisara cualquier buque propiedad de ciudadanos de los Estados Unidos en caso de guerra, y que autorizara la concesión del seguro de riesgo de guerra a los buques con pabellón extranjero pero de propiedad estadounidense, a cambio de que sus propietarios se comprometieran a poner los buques a disposición del gobierno estadounidense en caso de emergencia nacional, y se puso en práctica a partir de 1948¹¹⁴⁶. Precisamente, sobre esta base la US Maritime Commission permitió, en los primeros años de la Segunda Guerra Mundial, la transferencia de parte de la marina mercante estadounidense y de buques extranjeros requisados de conformidad con la *Ship Requisition Act* 1941 a los pabellones de Panamá y otros Estados, como Bélgica, el Reino Unido, Brasil, Francia, Grecia y Honduras, para permitir los intercambios comerciales con los Aliados sin comprometer la política de neutralidad estadounidense¹¹⁴⁷, y sobre esta teoría se permitió el apresamiento, durante la Segunda Guerra Mundial, de dos buques de pabellón hondureño, los buques *Empresa* y *Balboa*, propiedad de la *United Fruit Company*, por parte de los Estados Unidos. Además, se incorporaron los buques afectados por esta doctrina a los planes de contingencia de las autoridades estadounidenses y se concluyeron acuerdos con los navieros para garantizar el control de las autoridades estadounidenses sobre sus buques, que incluían la

¹¹⁴⁴ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 39.

¹¹⁴⁵ Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 255 y 258.

¹¹⁴⁶ Vid. THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27. Esta misma motivación la comparten los acuerdos concluidos entre el Reino Unido y Vanuatu, Liberia y Bahamas en 1989, en virtud de los cuales estos últimos accedían a ceder la autoridad sobre los buques que enarbolasen su pabellón pero fuesen propiedad de ciudadanos o sociedades británicas en caso de guerra o amenaza de conflicto bélico, de manera que tales buques se pusieran a disposición del Reino Unido durante las hostilidades. Vid. LOWE, V., "The United Kingdom and the Law of the Sea", en TREVES, T. (Ed.), *The Law of the Sea: The European Union and its Member States*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / Boston / London, 1997, pág. 542.

¹¹⁴⁷ Vid. SHILS, E., "The flag of necessity fleet and the American economy", *Labour Law Journal*, vol. 13, n.º. 2, 1962, págs. 151 – 170; GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 255; THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, págs. 133, 134 y 146 – 148.

posibilidad de apresar el buque, incluso sin consentimiento previo del propietario, a través de un sistema de garantías de la War Shipping Administration, creada en 1942, y de contratos de agencia o de fletamento por tiempo¹¹⁴⁸.

El criterio del *effective United States control* era favorable a los intereses estadounidenses, porque permitía compatibilizar el apoyo ofrecido por el gobierno de los Estados Unidos a la transferencia de buques a pabellones de conveniencia para garantizar la reducción de costes en el transporte marítimo con el ejercicio de un control selectivo por parte de sus autoridades en caso de emergencia o guerra, algo que no estaba garantizado en las crisis ocurridas en el pasado inmediato, como en la Segunda Guerra Mundial o la crisis de Suez de 1956¹¹⁴⁹. Este criterio fue aplicado en la Orden Presidencial 9053, de 7 de febrero de 1942, por la que se establece la *War Shipping Administration*. Esta orden ejecutiva aseguró el control de los buques bajo control estadounidense al gobierno de los Estados Unidos, ya que se prevenía la compra, el fletamento o el decomisado de tales buques para transferirlos al pabellón de los Estados Unidos o para ponerlos bajo su control¹¹⁵⁰. El 26 de octubre de 1960, el Secretario de Defensa informó al Fiscal General de los Estados Unidos de la necesidad de tener un mayor número de buques bajo control estadounidense en caso de emergencia y de que consideraba la flota de conveniencia (PanLibHon) disponible para ello, porque los Estados de pabellón lo permitirían o bien no se opondrían a ello porque no necesitaban esos buques para cubrir sus necesidades de transporte o emergencia, o bien porque existían acuerdos a tales fines con los propietarios de los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia¹¹⁵¹.

No obstante, esta teoría ha puesta en duda por los sindicatos y varios políticos estadounidenses, así como por parte de diversos navieros europeos, que vieron en la teoría un intento de mermar su relevancia en los planes de defensa de la OTAN¹¹⁵². Además, se ha considerado contraria a la práctica estadounidense en algunos casos de requisa de principios del siglo XX. Así, por ejemplo, en el caso de los buques cuyos

¹¹⁴⁸ Vid. HERNÁNDEZ, S., *op. cit.*, págs. 14 y 15; BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 191 y 192, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 153.

¹¹⁴⁹ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 188 – 190, 194 y 195.

¹¹⁵⁰ Concretamente, la manifestación de esta doctrina se encontraría en el artículo 2.(a) y (b) de la orden ejecutiva, que indican: “*The Administrator shall perform the following functions and duties:*”

“(a) *Control the operation, purchase, charter, requisition, and use of all ocean vessels under the flag or control of the United States, except (1) combatant vessels of the Army, Navy, and Coast Guard; fleet auxiliaries of the Navy; and transports owned by the Army and Navy; and (2) vessels engaged in coastwise, intercoastal, and inland transportation under the control of the Director of the Office of Defense Transportation.*”

“(b) *Allocate vessels under the flag or control of the United States for use by the Army, Navy, other Federal departments and agencies, and the Governments of the United Nations.*”

¹¹⁵¹ Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, pág. 257; SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 39, y THUONG, L. T., *op. cit.*, pág. 27. Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 190, nota 4, sobre otros pronunciamientos similares.

¹¹⁵² Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 191 y 192.

propietarios tenían la nacionalidad estadounidense, pero navegaban bajo pabellón británico porque no satisfacían el requisito de haber sido construidos en los Estados Unidos, tras la aprobación de la Ley de 18 de agosto de 1914, que permitía la transferencia de esos buques al registro estadounidense, una parte de ellos ejerció ese derecho, y otros de esos buques permanecieron bajo pabellón británico y posteriormente fueron requisados por las autoridades británicas. En 1922, el Senado de los Estados Unidos reconoció que el Reino Unido habría podido requisar los buques antes de que se realizara la transferencia de registro y, en 1929, el gobierno de los Estados Unidos, en relación con los buques que permanecieron bajo pabellón británico y fueron requisados, aceptó la posición del Reino Unido¹¹⁵³. Por tanto, se puede observar que, en caso de guerra, se podría producir un conflicto en relación con el derecho de requisar un buque que corresponde a su Estado de pabellón y la puesta del buque a disposición del Estado cuya nacionalidad ostenta el propietario real del buque, de carácter convencional, a menos que exista un acuerdo entre los dos Estados¹¹⁵⁴. Por último, la doctrina del *effective United States control* ha sido analizada desde el punto de vista de la prohibición consuetudinaria de la duplicidad de nacionalidad de los buques. En este sentido, para parte de la doctrina, la relación entre los Estados Unidos y los Estados de pabellón de los buques *under effective United States control* es análoga a la de la doble nacionalidad de los buques, por lo que sería contraria a esa prohibición. Se ha considerado la posibilidad de que el surgimiento de los pabellones de conveniencia hubiera generado una costumbre que hubiese modificado la prohibición de doble nacionalidad de los buques, es decir, si sería posible que la existencia de una flota bajo control estadounidense pero matriculada en registros de conveniencia podría configurarse como una costumbre de Derecho internacional público, que determinaría una excepción a la norma. GOLDIE sostuvo que no se había alcanzado el *status* de costumbre, por lo que la segunda nacionalidad eventualmente atribuida (en este caso, la estadounidense) sería nula por ser contraria al Derecho internacional¹¹⁵⁵.

En cualquier caso, el gobierno de los Estados Unidos ha mantenido esta doctrina a lo largo del tiempo, como demuestran las declaraciones del Secretario de Defensa Weinberger, que afirmó en 1981 que los buques bajo control estadounidense registrados en Liberia, Panamá y Honduras estaban incluidos en los planes de contingencia sobre transporte marítimo en apoyo de la economía nacional, así como en el acuerdo suscrito entre los Estados Unidos y Bahamas en ese sentido en 1984¹¹⁵⁶. En los años noventa, con base en este último acuerdo, y teniendo en cuenta el carácter estricto de su normativa, los Estados Unidos fomentaron la transferencia de buques al pabellón de Bahamas¹¹⁵⁷.

¹¹⁵³ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 197 y 198.

¹¹⁵⁴ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 199 – 203.

¹¹⁵⁵ Vid. GOLDIE, L. F. E., *op. cit.*, págs. 260 y 261.

¹¹⁵⁶ Vid. SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., *op. cit.*, pág. 39.

¹¹⁵⁷ Vid. TOH, R. S., y PHANG, S. Y., *op. cit.*, pág. 36.

CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO SEGUNDO

1.- El fenómeno de los pabellones de conveniencia constituye un desarrollo más formalizado y mejor organizado de una antigua práctica de utilización de pabellones extranjeros para obtener alguna ventaja de carácter económico, fiscal, jurídico o estratégico, como el acceso a rutas comerciales y caladeros restringidos o la obtención de protección de potencias marítimas. Esta práctica resultaba controvertida, ya que, en función de las fuentes, se consideraba una anomalía lícita o un fraude, una simulación o un abuso que se debía evitar y perseguir. De los ejemplos señalados, se podría concluir que, ante los obstáculos de toda índole al comercio o a la navegación, en situaciones de amenazas a la seguridad de las flotas y para realizar actividades que eran ilícitas en sus Estados de origen, los navieros han recurrido a la utilización de pabellones extranjeros. Por tanto, en el momento en que se abrió el registro de buques de Panamá a los navieros extranjeros, en 1919, ya existían numerosos buques que utilizaban otros pabellones de una forma similar y empresas navieras con una gran participación de capital extranjero, aunque con mayores dificultades jurídicas, ya que debían cumplir las condiciones de matriculación de los registros cerrados o utilizar los pabellones de forma fraudulenta.

2.- El fenómeno de los pabellones de conveniencia constituye un fenómeno diferenciado de la práctica anterior. Lo que caracteriza al fenómeno moderno es la apertura de los registros de Estados que normalmente no tenían tradición marítima a los navieros extranjeros, así como la creación de nuevos registros tomando como modelo la legislación de otro Estado (así, es frecuente que los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia tengan una legislación marítima inspirada o prácticamente coincidente con la del Reino Unido o la de los Estados Unidos, con escasas desviaciones y variaciones entre algunos registros, al menos originalmente). Como hemos visto, otra de las diferencias entre la situación precedente y el fenómeno contemporáneo es la actitud frente al valor del registro: si a lo largo del siglo XIX y a principios del siglo XX algunos tribunales nacionales consideraron que el cambio de pabellón no implicaba necesariamente el cambio de nacionalidad del buque y admitían que un Estado considerara que un buque tenía una nacionalidad distinta de la que indicaban su pabellón y su documentación en casos de abuso o fraude, a partir del caso *Lotus* y, sobre todo, a partir del caso *OCMI*, se dio un valor mucho mayor al registro y, consecuentemente, al pabellón del buque legalmente otorgado por un Estado. La posibilidad de que los Estados desconociesen la atribución de nacionalidad hecha por un Estado de conformidad con su ordenamiento jurídico se ha descartado por completo en la jurisprudencia del TIDM.

3.- El fenómeno de los pabellones de conveniencia se encuentra íntimamente vinculado a las dificultades económicas experimentadas por la flota mundial a lo largo del siglo XX desde el período de entreguerras y, sobre todo, después de la Segunda Guerra Mundial, que colocó a muchas empresas de los Estados marítimos tradicionales en una situación de gran desventaja competitiva. Inicialmente, se trató de una práctica asociada a los navieros estadounidenses, a Estados estrechamente relacionados con los

Estados Unidos y fundamentalmente a la marina mercante, aunque en pocas décadas se había extendido geográficamente y materialmente, afectando al sector pesquero. Posteriormente, la oferta de pabellones de conveniencia se fue ampliando con numerosos Estados surgidos del proceso de descolonización y de la desintegración de algunos Estados. En algunos casos, el surgimiento de nuevos pabellones de conveniencia se debió a la necesidad de transferir los buques matriculados en otros registros en épocas de inestabilidad política o como consecuencia de la aplicación de estándares y la realización de inspecciones en los pabellones de conveniencia anteriores, y, en otros casos, estuvo motivado por la voluntad de los Estados de obtener ingresos de su registro de buques, que, con cierta frecuencia, no se gestionaba desde su propio territorio ni por parte de sus funcionarios, sino a través de empresas situadas en el Estado de origen de los navieros interesados o de puertos relevantes.

4.- Las consideraciones sobre el fenómeno de los pabellones de conveniencia estuvieron presentes durante la Conferencia de Ginebra de Derecho del Mar, que condujo a la aprobación de la Convención sobre Alta Mar. La oposición a los Estados que ofrecían pabellones de conveniencia estuvo presente también en la formación del Comité de Seguridad Marítima de la OCMI en 1959. La tensión entre los intereses divergentes de los Estados impidió que se prohibiera el uso y la oferta de pabellones de conveniencia e hizo que fracasaran varias iniciativas para corregir o evitar las consecuencias negativas de la utilización de buques con pabellón de conveniencia. Por tanto, entre finales de los años cincuenta y principios de los años setenta se había producido una serie de decisiones que evidenciaba que no existía una voluntad fuerte para la eliminación de los pabellones de conveniencia ni para la aplicación de una definición material de la relación auténtica, por lo que el interés normativo se desplazó hacia la regulación de las consecuencias negativas del fenómeno, a la mejora del desempeño de los Estados de pabellón y al desarrollo de alternativas a la jurisdicción de los Estados de pabellón. Sin embargo, en el plano doctrinal y ocasionalmente en algunas instituciones se han mantenido los intentos de fundamentar la antijuridicidad de los pabellones de conveniencia y la necesidad de su total erradicación.

5.- Los estudios realizados desde los años ochenta para determinar las características y los puntos problemáticos del fenómeno demuestran que la falta de transparencia en cuanto a la identidad del verdadero propietario del buque, junto con su ausencia física y la de sus bienes en el territorio del Estado de pabellón, son dos de los mayores riesgos que supone la utilización de pabellones de conveniencia para la sociedad internacional en caso de incumplimiento del Derecho aplicable, ya que permiten amparar todo tipo de actividades (lícitas o ilícitas) con una impunidad casi total, puesto que el verdadero propietario es desconocido y puede eludir fácilmente su procesamiento en el Estado de pabellón sin que se puede trazar su actividad, y facilitan la fuga y la reiteración de las mismas actividades perseguidas por parte del verdadero propietario. Estas características debilitan la capacidad del Estado de pabellón para cumplir con sus obligaciones y redundan en una menor protección de los intereses presentes en las actividades marítimas.

6.- El concepto de pabellón de conveniencia, dado que no se ha definido en ningún instrumento jurídico internacional ni existe ninguna costumbre al respecto, continúa siendo un concepto jurídico indeterminado por la propia voluntad de los Estados. Esto impide que exista seguridad jurídica sobre la clasificación de los distintos registros, aunque doctrinalmente se han propuesto múltiples criterios para su identificación. La teoría funcional es la teoría que mejor satisface la necesidad de englobar la gran diversidad de patrones de registro que actualmente se consideran como pabellones de conveniencia. Sin embargo, tiene como consecuencia el riesgo de una caracterización subjetiva o demasiado amplia de los pabellones de conveniencia, por lo que es necesario recurrir al examen de las características de los pabellones de conveniencia para acotar el fenómeno. La exclusión de determinadas matriculaciones del fenómeno de los pabellones de conveniencia por razón de los Estados de pabellón evidencia que este comprende no solo una determinada acción, sino también unos registros con unas características determinadas. La lista de pabellones de conveniencia de la ITF es representativa de los Estados comprendidos dentro de este fenómeno, pero, en función de las actividades, no se puede descartar la existencia de otros, especialmente en el sector de la pesca.

7.- Varias organizaciones internacionales y actores de la sociedad civil han propuesto que se considere como pabellón de conveniencia a todo aquel registro que permita la matriculación de buques que sean propiedad de extranjeros (tomando la nacionalidad, por tanto, como un criterio subjetivo, ya que se tiene en cuenta la voluntad del Estado en el mantenimiento de esa política de registro abierto) o bien todo abanderamiento de un buque en un Estado distinto del Estado de nacionalidad de su propietario (estableciendo un criterio objetivo que se debe enjuiciar en cada caso). Sin embargo, esta teoría, que se podría considerar como una concreción de la relación auténtica, tampoco se corresponde con la realidad de la práctica, ya que algunos Estados, aunque se utilicen de forma interesada, no se consideran como pabellones de conveniencia, por lo que también resulta necesario matizarla con consideraciones relativas a las características del Estado de pabellón.

8.- La teoría que ha tenido un mayor desarrollo doctrinal es la de la relación auténtica, ya que es la única con un fundamento jurídico convencional evidente. Sin embargo, nunca ha llegado a ser efectiva por la ausencia de acuerdo sobre su contenido. La posición actual de la jurisprudencia internacional, que equipara la relación auténtica al ejercicio efectivo de jurisdicción y control sobre el buque por parte de su Estado de pabellón, supone una desnaturalización de la relación auténtica y no resuelve este problema porque persisten las dudas sobre cómo se debe aplicar esta teoría en la práctica. A pesar de la existencia de teorías doctrinales sólidas sobre el contenido que debería tener la relación auténtica, su ausencia no produce ningún efecto jurídico una vez establecido el vínculo registral. Por ello, en el estado actual del Derecho internacional público, no existen obstáculos jurídicos para los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, aunque sí resultan antijurídicas algunas de las actividades realizadas por sus usuarios o las consecuencias de las mismas.

9.- La constante evolución del fenómeno dificulta el establecimiento de categorías dentro de los pabellones de conveniencia. La mayor parte de las características atribuidas tradicionalmente a los pabellones de conveniencia sigue estando vigente y, aunque muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han desarrollado y actualizado sus legislaciones, las dificultades para ejercer un control efectivo sobre la flota continúan estando presentes.

CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE

1.- La configuración de la nacionalidad y el registro de los buques en Derecho internacional público ha permitido el desarrollo del fenómeno de los pabellones de conveniencia. El proceso de codificación del Derecho del mar ha tenido el efecto de fomentar y formalizar la antigua práctica de utilizar pabellones extranjeros para la obtención de ventajas competitivas en todas las actividades marítimas. A pesar de que la literalidad de los diferentes tratados admite interpretaciones contrarias al mantenimiento de este tipo de registros, especialmente si se interpretan a la luz de un criterio histórico y sistemático, e incluso permite sostener la ajuridicidad del fenómeno de los pabellones de conveniencia, la práctica estatal, judicial y mercantil posterior no permite albergar dudas sobre la conformidad a Derecho de este fenómeno. Aunque tanto la doctrina como algunas organizaciones internacionales hayan intentado corregir la interpretación adoptada, esta elección ha propiciado el desarrollo excesivo de otras instituciones jurídicas que están sobredimensionadas como consecuencia de la falta de eficacia de algunos Estados de pabellón en cuanto al control y jurisdicción ejercidos sobre sus buques.

2.- La inicial vinculación entre la nacionalidad de las personas físicas y jurídicas, amparada en más de un siglo de práctica internacional, se rompió con posterioridad a la adopción de la Convención sobre Alta Mar de 1958 para permitir una interpretación de la relación auténtica que debe existir entre los buques y su Estado de pabellón independiente de la del caso *Nottebohm*. El resultado ha sido una desnaturalización de este concepto, que ha devenido imposible de aplicar en la práctica por la imposibilidad de llegar a un acuerdo sobre su significado.

3.- La interpretación del TIDM de la relación auténtica, según la cual esta constituye una consecuencia del registro, de manera que un Estado no puede desconocer la atribución de nacionalidad realizada por otro Estado de conformidad con su ordenamiento jurídico en su ausencia, consagra la importancia de la libertad de navegación en alta mar como principio fundamental del Derecho del mar derivado de la igualdad soberana de los Estados y manifestado en la libertad prácticamente absoluta del Estado de pabellón para establecer los requisitos para conceder su nacionalidad y su pabellón a los buques. A pesar de que la creación de esta doctrina se enmarca dentro del principio *pro actione*, otorga carta de naturaleza al fenómeno de los pabellones de conveniencia e impide que prospere cualquier teoría basada en la antijuridicidad de su utilización o en la exigencia de una relación auténtica con un mínimo de contenido. De esta forma, la elección de un concepto material, formalista o mixto de la relación auténtica depende exclusivamente de cada Estado, sin que el Derecho internacional público pueda imponer condiciones de registro relacionadas con la existencia de una conexión real entre los intereses sobre el buque y el Estado de pabellón elegido. Por tanto, los tribunales internacionales no han aprovechado las oportunidades de precisar de una forma más efectiva la definición y los límites de la relación auténtica.

4.- El fenómeno de los pabellones de conveniencia ha alterado el significado del pabellón y del registro de buques, ya que en la mayor parte de los casos ya no representa la nacionalidad de los intereses sobre el buque, sino el Estado que debería asumir la jurisdicción sobre el buque con carácter general. La existencia de múltiples conexiones entre el buque y distintos Estados dificulta la identificación de los verdaderos propietarios del buque y la interposición de sociedades restringe los bienes con los que estos deben responder de posibles reclamaciones, confiriéndoles una protección casi total. Estos mecanismos permiten ocultar la verdadera identidad de los intereses sobre el buque, con consecuencias en todos los ámbitos en los que sea necesario actuar frente a ellos. Esta impunidad ha generado un mayor vínculo entre los pabellones de conveniencia y las actividades ilícitas en el mar.

5.- Aunque, en un principio, la actuación de las organizaciones internacionales se dirigió hacia la erradicación de los pabellones de conveniencia, el crecimiento del fenómeno y la progresiva convergencia de intereses de los distintos grupos de Estados propició el abandono de este tipo de iniciativas, de manera que nunca se ha llegado a adoptar ningún tratado internacional que restrinja con carácter general la libertad de los Estados para establecer los requisitos para conceder su nacionalidad a los buques. Por tanto, con carácter general, y al margen de las consideraciones de la doctrina y de la sociedad civil, en la política normativa se sustituyó el enfoque de la lucha contra los pabellones de conveniencia por la regulación de los efectos negativos de la navegación con buques deficientes en todos los ámbitos regulados por el Derecho internacional público. Esta perspectiva se ha adoptado tanto en la marina mercante como en el sector de la pesca y en cuestiones transversales, pero se ha complementado, entre otras muchas herramientas y especialmente en el seno de los organismos especializados de las Naciones Unidas, con el desarrollo de la capacidad en los Estados de pabellón y el desarrollo de alternativas a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque.

**SEGUNDA PARTE: LAS RESPUESTAS JURÍDICO-INTERNACIONALES AL
FENÓMENO DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA**

CAPÍTULO TERCERO.- Las consecuencias de los pabellones de conveniencia en las actividades marítimas lícitas y las respuestas jurídico-internacionales a las mismas

INTRODUCCIÓN

Como se ha indicado en la primera parte, los pabellones de conveniencia no son contrarios al régimen jurídico-internacional sobre registro de buques, que es lo suficientemente amplio como para dar cabida a todas las realidades existentes en la práctica actual de la matriculación de buques. Tampoco se podría considerar que los buques matriculados bajo pabellones de conveniencia lo están en contra de la obligación de que exista una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, ya que, de acuerdo con el estado de la jurisprudencia internacional actual, su contenido no se ha definido de acuerdo con criterios materiales, sino que se ha apostado por un criterio formal, y, además, no se ha aceptado la propuesta doctrinal de que los terceros Estados pudieran desconocer la nacionalidad atribuida por el Estado de pabellón. Por tanto, el estado actual del Derecho internacional público es favorable al mantenimiento del sistema de pabellones de conveniencia, en consonancia con la práctica marítima.

Existe una gran variedad de razones por las que los navieros continúan eligiendo pabellones de conveniencia para llevar a cabo la navegación internacional. Sin embargo, tradicionalmente, han existido dos razones fundamentales que han llevado a los navieros a seleccionar pabellones con los que no tienen relación auténtica: en primer lugar, el deseo o la necesidad de reducir los costes de explotación de los buques para poder continuar con su actividad o ampliar los márgenes de beneficio obtenidos como consecuencia de sus actividades marítimas, aunque ello pudiera poner en riesgo la seguridad y la estabilidad de la vida en el mar y del medio marino, y, en segundo lugar, la realización de actividades ilícitas en el mar. Dentro de la primera de las razones, se han identificado dos factores que podrían determinar la elección del pabellón, debido a su peso dentro de los gastos ocasionados a los navieros: por un lado, los gastos de contratación y seguridad social de los trabajadores del mar y, por otro lado, la tributación de las actividades marítimas. Además, no se puede obviar la vinculación que ha existido entre los pabellones de conveniencia y algunas de las peores catástrofes marítimas, que se han atribuido generalmente a la permisividad de los Estados y territorios que ofrecen pabellones de conveniencia en cuanto al registro de buques muy antiguos o cuyas condiciones o estado habría evitado su explotación bajo el pabellón de Estados con una legislación marítima más restrictiva o con un control de su aplicación más estricto.

En relación con las consecuencias nocivas de la utilización de los pabellones de conveniencia, podemos destacar su vinculación con los buques deficientes o *substandard ships*, la explotación (al menos inicial) de buques que ya no cumplirían las condiciones de edad o calidad para navegar bajo pabellones que fiscalizan el cumplimiento de requisitos de navegación más estrictos, o los accidentes marítimos de buques registrados en Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y sus gravísimas consecuencias medioambientales. Sin embargo, como ha reconocido el Comité

Económico y Social de la Unión Europea¹¹⁵⁸, no existe una equivalencia entre los dos conceptos, ya que no todos los buques que enarbolan pabellones de conveniencia son buques deficientes y éstos pueden existir en otros registros.

El presente capítulo se dedicará al examen del impacto que tienen sobre las actividades marítimas realizadas bajo pabellón de conveniencia los factores de reducción de los costes de explotación de los buques. Con este fin, en la primera sección, analizaremos los aspectos laborales y fiscales de este fenómeno y, en la segunda, los aspectos técnicos, medioambientales y de seguridad marítima. Cada una de estas secciones se desarrollará de la siguiente forma: la primera sección se dividirá en dos subsecciones, relativas, respectivamente, a las condiciones laborales a bordo de los buques que enarbolan pabellones de conveniencia (3.1), y a consideraciones sobre tributación relacionadas con los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y a su relación con los paraísos fiscales (3.2), y la segunda sección analizará el estado de ratificación o adopción de estándares técnicos, medioambientales y de seguridad marítima (3.3), y, por último, los mecanismos de aplicación de los mismos alternativos a la jurisdicción y control efectivos del Estado de pabellón (3.4).

¹¹⁵⁸ Vid. ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *EEC Shipping Policy. Flags of Convenience*, Economic and Social Committee Press, Information and Publications Division, Bruxelles, 1979, págs. 17 y 103.

SECCIÓN PRIMERA.- El impacto de los pabellones de conveniencia en el ámbito laboral y fiscal

INTRODUCCIÓN

En esta sección, se abordará el impacto de los pabellones de conveniencia sobre el trabajo en el mar y la fiscalidad internacional y la respuesta jurídica que han ofrecido distintos actores de Derecho internacional público al mismo. Como es sabido, estos dos factores han tenido tradicionalmente un gran peso en la elección del pabellón por parte de los navieros y cada uno de ellos lleva aparejada una problemática específica amplísima y de gran complejidad. En el caso de la reducción de los costes laborales a través de la utilización de pabellones de conveniencia, ha generalizado la contratación de tripulaciones de nacionalidades muy diversas y, en ocasiones, con formación insuficiente, y, al mismo tiempo, se ha extendido la precarización del trabajo en el mar, lo cual ha tenido un impacto desigual en los Estados desarrollados, que han visto mermada su fuerza de trabajo en el mar, y en algunos Estados en desarrollo, cuyas comunidades se han incorporado a las actividades marítimas en las últimas décadas. Estas cuestiones y, muy especialmente, la salubridad y el mantenimiento de las condiciones de vida y de trabajo en el mar, han sido objeto de regulación por diversas organizaciones internacionales, con distinto éxito.

Por lo que respecta al ámbito fiscal o tributario, el objetivo de esta sección es doble. Por un lado, se pretende examinar el estado de las ventajas y beneficios fiscales tradicionalmente atribuidos a los pabellones de conveniencia continúa siendo relevante, desde una perspectiva jurídica, y, por otro lado, se analizará la identificación de algunos pabellones de conveniencia y el impacto que sobre ellos han tenido las más recientes iniciativas multilaterales promovidas dentro de las organizaciones internacionales más relevantes en este ámbito. Las conclusiones extraídas serán de utilidad no solo para esta sección, sino que se trata de una cuestión transversal, ya que la transparencia es un criterio muy relevante para la lucha contra las actividades ilícitas en el mar.

En cuanto a la sistemática de esta sección, se dividirá en dos apartados. En el primero de ellos (3.1) se tratarán las consecuencias de la utilización de los pabellones de conveniencia en el ámbito laboral, distinguiendo, por su importancia y grado de desarrollo alcanzado, la labor de la OIT en el desarrollo de los estándares internacionales en esta materia (3.1.1), y las iniciativas complementarias de otras organizaciones internacionales y la inclusión de los estándares internacionales en materia de trabajo en el mar como criterio de control del Estado rector del puerto (1.2). Todo ello ofrecerá al lector una perspectiva sobre la eficacia del control y la jurisdicción ejercidos por determinados Estados de pabellón. En el segundo apartado de esta sección (3.2), se analizarán algunos aspectos de fiscalidad internacional de los pabellones de conveniencia. Para ello, en primer lugar, se compararán algunos elementos de tributación de las actividades marítimas en los Estados marítimos tradicionales y en los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia (3.2.1), para determinar si la tradicional ventaja fiscal atribuida a los pabellones de conveniencia continúa existiendo, y, en segundo lugar, se estudiará el tratamiento de los paraísos fiscales en el seno de las organizaciones internacionales e iniciativas multilaterales más relevantes y recientes,

haciendo hincapié en su aplicación a los Estados y territorios que ofrecen pabellones de conveniencia (3.2.2).

3.1.- La reducción de costes de explotación de buques: su impacto en el ámbito laboral y el control de los buques deficientes

Uno de los principales problemas jurídicos que plantea la utilización de pabellones de conveniencia son las consecuencias sociales que se producen sobre el Estado de nacionalidad efectiva de los propietarios del buque y sobre los propios trabajadores del mar enrolados en buques con pabellón de conveniencia¹¹⁵⁹. Con respecto a la primera de las consecuencias, la flexibilidad en los requisitos de nacionalidad que se exigen tanto para los oficiales como para la tripulación favorece el empleo de tripulaciones de Estados con legislaciones poco protectoras del trabajador frente a las de otros Estados más garantistas, debido al porcentaje que representan los salarios y demás gastos sociales de los trabajadores en los costes de explotación del buque y a la priorización del beneficio económico sobre otros criterios empresariales, produciéndose una deslocalización de la relación laboral marítima¹¹⁶⁰. Así, la destrucción de empleo en comunidades costeras dependientes del trabajo marítimo es patente en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea, que trató de poner en marcha mecanismos que incentivasen la contratación de trabajadores comunitarios, como se analizó con ocasión del estudio del registro comunitario de buques, y que aumentasen el atractivo de estas profesiones entre los ciudadanos comunitarios.

3.1.1.- El desarrollo de estándares laborales para los trabajadores del mar a través de la OIT y su desigual adopción por parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia

El principal impacto de carácter laboral y social de los pabellones de conveniencia se produce sobre los trabajadores del mar relacionados con los buques que los

¹¹⁵⁹ Sobre los difusos límites del concepto de trabajador del mar en Derecho del mar, *vid.* PAPANICOLOPULU, I., “Seafarers as an Agent of Change of the Jurisdictional Balance”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 303 – 306, donde se nota la ausencia de una definición de los conceptos de tripulación y trabajadores del mar tanto en la CNUDM como en el convenio SOLAS, el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL), hecho en Londres el 9 de abril de 1965, y la Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar (STCW), así como en los MOU, y se critica la fragmentaria pero amplia definición del término prevista en el art. 2.1.f) del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT de 2006, según el cual designa a “toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”, lo cual excluye, de conformidad con el art. 2.4 del mismo convenio, los buques pesqueros y las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos, así como los buques de guerra y las unidades navales auxiliares. En el ámbito de la pesca comercial, el art. 1.e) del Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca define el concepto de pescador como “toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas (“a la parte”); se excluyen los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros”.

¹¹⁶⁰ *Vid.* RODRÍGUEZ, E., *op. cit.*, pág. 245.

enarbolan. Como se ha mencionado, desde los años treinta del siglo pasado, la OIT ha constatado que, en la mayoría de los casos, las condiciones de trabajo de esos trabajadores son deficientes y se encuentran por debajo de las condiciones de trabajo de los trabajadores de los Estados marítimos tradicionales, que suelen ser los Estados de nacionalidad de los propietarios reales de los buques. De hecho, la evasión de las normas de Derecho del Trabajo ha sido uno de los motivos recurrentes por los que los propietarios de los buques decidían abanderar sus buques bajo pabellones de conveniencia¹¹⁶¹.

Como es bien sabido, el desarrollo del fenómeno moderno de los pabellones de conveniencia se encuentra ligado a las crisis de fletes y a la difícil situación de la flota mundial después de la Segunda Guerra Mundial. De hecho, para la apertura del registro panameño tuvo una gran relevancia la aprobación de determinadas normas protectoras de los trabajadores del mar en Estados Unidos, ya que permitían mantener unas condiciones de trabajo que supusieran un coste más bajo para los navieros en cuanto a los salarios y la seguridad social de las tripulaciones. Posteriormente, el gobierno estadounidense decidió mantener el sistema de pabellones de conveniencia, ya que no estaba dispuesto a otorgar las ayudas a la flota que se requerirían para mantenerla bajo pabellón estadounidense, estimadas entre 400 y 500 millones de dólares anuales (más del triple del presupuesto existente para ese propósito)¹¹⁶². De hecho, en las audiencias celebradas en 1957 en el Senado de Estados Unidos sobre la situación de la flota estadounidense que operaba bajo pabellones de conveniencia, los navieros destacaron que, en determinados sectores, como el del transporte de cargas a granel o de petróleo, la navegación bajo pabellones de conveniencia suponía el ahorro de entre el 50 y el 70 % de los costes que tendría la misma actividad si se realizara con pabellón estadounidense¹¹⁶³. Los gastos laborales y sociales constituían un factor clave para la elección del registro, porque variaban enormemente de un Estado a otro, mientras que otras cuestiones tenían un coste similar en todo el mundo¹¹⁶⁴. La matriculación del buque en registros extranjeros permitía que los navieros contrataran tripulaciones extranjeras según la legislación del Estado de pabellón o de la nacionalidad de los miembros de la tripulación, reduciendo considerablemente el gasto en salarios y afiliación a la seguridad social, las dimensiones de la tripulación y los requisitos de certificación de tripulaciones, y los navieros hicieron uso de esta posibilidad. Como se ha explicado, esto provocó la oposición inicial de los sindicatos y uniones de sindicatos de trabajadores del mar desde el período de entreguerras.

¹¹⁶¹ ILO, *Minutes of the Tenth Session of the Joint Maritime Commission*, ILO, Genève, 1934, págs. 16 y 95, y ARGIROFFO, E., *op. cit.*, págs. 441 y 443.

¹¹⁶² *Vid.* BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 28.

¹¹⁶³ *Ibid.*, pág. 30. La misma disparidad se mantiene actualmente, de acuerdo con COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 58.

¹¹⁶⁴ UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 38, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169.

En efecto, la legislación de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia impone requisitos menos estrictos que los Estados marítimos tradicionales sobre la composición de la tripulación. Panamá y Costa Rica inicialmente exigían que el 25 % de la tripulación de los buques que enarbolasen su bandera fuera nacional, pero posteriormente redujeron este requisito al 10 %¹¹⁶⁵. Sin embargo, los demás Estados de conveniencia no imponían requisitos de nacionalidad de la tripulación a bordo de sus buques. Actualmente, Costa Rica mantiene su registro cerrado y la Ley 57, de 6 de agosto de 2008, General de la Marina Mercante¹¹⁶⁶, de Panamá, no exige ningún requisito relativo a la nacionalidad de la tripulación para el registro del buque. Lo mismo ocurre en el caso de otros Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Chipre, Islas Marshall, Liberia, Malta y Moldavia. En cambio, en otros Estados que ofrecen pabellones de conveniencia se exige un mínimo de tripulación nacional, como en Vanuatu¹¹⁶⁷. Frecuentemente, el cambio de pabellón ha supuesto un empeoramiento de las condiciones de trabajo y de seguridad social de los trabajadores del mar, además de la pérdida de puestos de trabajo en los Estados marítimos tradicionales¹¹⁶⁸.

La contratación de tripulaciones extranjeras ha reducido el porcentaje de desempleo en algunos Estados en vías de desarrollo, e incluso se ha detectado la preferencia de los navieros por trabajadores del sureste asiático o de los países de la antigua Unión Soviética, normalmente, con escasa formación marítima¹¹⁶⁹, dando lugar a un fenómeno conocido como el de las “tripulaciones de conveniencia”¹¹⁷⁰. En ocasiones, los navieros han manifestado su preferencia por contratar tripulaciones homogéneas en cuanto a su nacionalidad, y han tenido en cuenta el servicio y las rutas para los que se fueran a emplear los buques para elegir la nacionalidad de la tripulación¹¹⁷¹. Sin embargo, en muchos casos, la libertad prácticamente total de

¹¹⁶⁵ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 53.

¹¹⁶⁶ *Gaceta Oficial Digital* n.º. 26100, de 7 de agosto de 2008, págs. 1 – 51.

¹¹⁶⁷ Art. 16.1.c) de la Ley de la Marina Mercante de Vanuatu (Capítulo 53 de las Leyes de la República de Vanuatu).

¹¹⁶⁸ Vid. ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *EEC Shipping Policy. Flags of Convenience*, Economic and Social Committee Press, Information and Publications Division, Bruxelles, 1979, pág. 4, y COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 59. Sobre las condiciones de las tripulaciones en buques que enarbolan determinados pabellones de conveniencia, vid. KABAI, M., “Current Legal Developments – Shipping”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 30, n.º 1, 2015, págs. 193 y 194.

¹¹⁶⁹ EUROPEAN PARLIAMENT, *Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on Manning and Employment*, SOCI 107 EN, European Parliament, Bruxelles, 2000, pág. 9. Vid. También FERNÁNDEZ, M., “Las agencias de colocación marítima. Breve referencia a la experiencia británica”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, pág. 377, nota 1002.

¹¹⁷⁰ Vid. ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Globalisation and de-regulation in the maritime industry”, *Maritime Policy & Management*, vol. 26, n.º. 1, pág. 37.

¹¹⁷¹ UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 39, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169.

contratación da lugar a una situación de semiesclavitud, en la que los trabajadores no perciben su salario o lo hacen con grandes retrasos¹¹⁷², no están afiliados a la seguridad social y no disfrutan de los descansos y permisos correspondientes. Existen estudios que vinculan los Estados de procedencia de estas tripulaciones como Estados en los que la explotación infantil es frecuente, especialmente en el sector pesquero, donde es tradicional que los menores desempeñen todo tipo de trabajos que pueden poner en riesgo su salud y su desarrollo y por tanto, de difícil conciliación con el artículo 32.1 de la Convención sobre los Derechos del Niño, hecha en Nueva York el 20 de noviembre de 1989, que cuenta con 196 Estados partes¹¹⁷³ y con el Convenio 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil de 1999, en vigor desde el 19 de noviembre de 2000 y con 186 ratificaciones¹¹⁷⁴.

No solo los salarios pueden ser más bajos en los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que en los Estados marítimos tradicionales, sino que, además, frecuentemente son los propios trabajadores los que deben deducir del importe nominal de sus salarios las deducciones para la cobertura de sus contingencias laborales y de sus pensiones (en el caso de que estén afiliados a algún régimen de seguridad social)¹¹⁷⁵, no se respetan los horarios de trabajo y descanso y, en ocasiones, tampoco reciben la formación necesaria¹¹⁷⁶. Esto se permite debido a la ausencia de regímenes adecuados de certificación en algunos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y les impide ejercer sus funciones de forma eficiente o incluso eficaz, hasta el punto de imposibilitar la comunicación entre los distintos miembros de la tripulación por desconocimiento de un idioma común¹¹⁷⁷. En algunos casos, esta situación ha estado en el origen de catástrofes marítimas. Además, en caso de impago de salarios, los trabajadores suelen disponer de un crédito contra el buque, pero, debido a la dificultad

¹¹⁷² *Ibid.*, pág. 17.

¹¹⁷³ Sobre este punto, *vid.* SÁNCHEZ, B., “La lucha contra el trabajo infantil en el sector pesquero: una obligación para los Estados y una cuestión de responsabilidad social para las empresas”, en SOBRINO, J. M., *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 461 – 478.

¹¹⁷⁴ El único Estado considerado como pabellón de conveniencia por la ITF que no ha ratificado este Convenio es Tonga. El último pabellón de conveniencia en ratificar este Convenio ha sido Islas Marshall (13 de marzo de 2019).

¹¹⁷⁵ *Vid.* YANNOPOULOS, G. N., “The Economics of ‘Flagging Out’”, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 22, n.º.2, 1988, pág. 198. Sobre el régimen de seguridad social de los trabajadores que son ciudadanos de la Unión Europea a bordo de buques extracomunitarios, *vid.* TRILLO, A. R., “La coordinación de sistemas de seguridad social en el mar. La determinación de la ley aplicable”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 680 – 684.

¹¹⁷⁶ Sobre algunas de las características de las tripulaciones multiculturales, *vid.* PROGOLAKI, M., y THEOTOKAS, I., “Managing culturally diverse human resources as a shipping company’s core competency”, *Maritime Policy & Management*, vol. 43, n.º. 7, 2016, págs. 860 – 873. Sobre la situación concreta de los cruceros, *vid.* GONZÁLEZ, D., *Abandono de buques y tripulaciones*, Marge Books, Barcelona, 2009, págs. 159 – 165.

¹¹⁷⁷ *Vid.* AHMED, R., “The Difficulties of Maritime Communication and the Roles of English Teachers”, *Bangladesh Maritime Journal*, vol. 1, n.º. 1, 2018, págs. 26 – 34.

de los procedimientos para ejecutar el embargo y a la dilación de la situación en el tiempo, en numerosas ocasiones no perciben la totalidad de lo adeudado.

El artículo 94.3 de la CNUDM obliga a los Estados a tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en relación con la dotación de los buques que enarbolan su pabellón en alta mar, las condiciones de trabajo a bordo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables. En el párrafo 4.b) del mismo artículo se exige a los Estados que aseguren que los buques que enarbolan su pabellón estén a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados y que cuenten con la experiencia y las competencias necesarias para la navegación, y, en el párrafo 4.c), se exige que el Estado de pabellón asegure que el capitán, los oficiales y la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables referidos a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio. Además, al tomar todas estas medidas, los Estados deben actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionalmente aceptados, y hacer lo necesario para asegurar su observancia¹¹⁷⁸. Por tanto, para el cumplimiento de la CNUDM se deben tener en cuenta los convenios y prácticas comúnmente aceptados por la sociedad internacional, entre los que se encuentran los convenios y recomendaciones de la OIT que se mencionarán a lo largo de esta sección.

La OIT ha aprobado numerosos y conocidos instrumentos para regular y mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, aunque no directamente vinculados al fenómeno de los pabellones de conveniencia. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de la OIT por mantener los estándares de trabajo y seguridad social de las tripulaciones, el fenómeno de los pabellones de conveniencia continuó su expansión debido a sucesivas crisis de fletes en el sector del transporte marítimo. En el ámbito tributario, algunos Estados marítimos tradicionales ofrecieron ventajas a los navieros, pero esta posibilidad no se podía extender al ámbito laboral, ya que, para mantener la relación auténtica, no podían permitir la contratación libre de tripulaciones extranjeras, por lo que mantuvieron requisitos de nacionalidad de la tripulación y los oficiales de los buques que enarbolaban su pabellón.

Como se indicó en los anteriores capítulos, entre finales de los años ochenta y principios de los noventa, varios Estados marítimos tradicionales crearon segundos registros con la intención de recuperar parte del tonelaje perdido por el auge de los pabellones de conveniencia. Uno de los atractivos de la mayoría de estos registros era, precisamente, la posibilidad de contratar tripulaciones extranjeras y de flexibilizar la normativa sobre condiciones de trabajo a través de la aplicación de la legislación del Estado de nacionalidad del trabajador. Por tanto, esos Estados marítimos tradicionales asumían una de las ventajas más criticadas de los pabellones de conveniencia para sus nuevos registros.

¹¹⁷⁸ Art. 94.5 de la CNUDM.

Además, algunos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no han ratificado diversos convenios sobre derechos básicos de la gente de mar, y otros han comenzado a hacerlo décadas después de comenzar a funcionar como registros abiertos. Se trata de convenios que regulan aspectos tan fundamentales del trabajo en el mar y, por lo esclarecedor que resulta, hemos creído conveniente incluirlos:

- Convenio 8 sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio) de 1920¹¹⁷⁹,
- Convenio 22 sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926¹¹⁸⁰,
- Convenio 23 sobre la repatriación de la gente de mar de 1926¹¹⁸¹,
- Convenio 54 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1936¹¹⁸²,
- Convenio 55 sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar de 1936¹¹⁸³,
- Convenio 56 sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar de 1936¹¹⁸⁴,
- Convenio 57 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1936¹¹⁸⁵,

¹¹⁷⁹ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, han ratificado el convenio Alemania (4 de marzo de 1930), Belice (15 de diciembre de 1983), Francia (21 de marzo de 1929), Jamaica (8 de julio de 1963), Líbano (6 de diciembre de 1993), Malta (4 de enero de 1965), Mauricio (2 de diciembre de 1969), Panamá (19 de junio de 1970) y Sri Lanka (25 de abril de 1951), pero lo han denunciado al convertirse en partes del Convenio sobre trabajo marítimo. Costa Rica (8 de octubre de 1991) y Singapur (25 de octubre de 1965), antiguos pabellones de conveniencia, también han ratificado este convenio, en vigor desde el 16 de marzo de 1923.

¹¹⁸⁰ Actualmente este convenio solo está en vigor para Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela, ya que con respecto a las demás partes, se produjo la denuncia automática como consecuencia de la ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006. De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, han ratificado el convenio Alemania (20 de septiembre de 1930), Bahamas (25 de mayo de 1976), Barbados (8 de mayo de 1967), Belice (15 de diciembre de 1983), Francia (4 de abril de 1928), Liberia (21 de junio de 1977), Malta (4 de enero de 1965), Panamá (19 de junio de 1970), Portugal (23 de mayo de 1983) y Reino Unido (14 de junio de 1929).

¹¹⁸¹ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Alemania, (14 de marzo de 1930), Belice (15 de julio de 2005), Chipre (19 de septiembre de 1995), Francia (4 de marzo de 1929), Liberia (21 de julio de 1977), y Panamá (19 de junio de 1970) han ratificado este convenio, denunciado por la entrada en vigor del Convenio sobre trabajo marítimo.

¹¹⁸² De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (19 de junio de 1947) ratificó este convenio, que nunca llegó a entrar en vigor.

¹¹⁸³ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Belice (15 de julio de 2005), Francia (19 de junio de 1947), Liberia (9 de mayo de 1960) y Panamá (4 de junio de 1971) ratificaron este convenio, que entró en vigor el 29 de octubre de 1939, aunque lo denunciaron al convertirse en partes del Convenio sobre trabajo marítimo.

¹¹⁸⁴ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Alemania (12 de diciembre de 1956), Francia (9 de diciembre de 1948) y Panamá (4 de junio de 1971) ratificaron este convenio, que entró en vigor el 9 de diciembre de 1949, aunque lo denunciaron al convertirse en partes del Convenio sobre trabajo marítimo.

¹¹⁸⁵ Este convenio nunca llegó a entrar en vigor y no ha sido ratificado por ningún Estado que ofrece pabellón de conveniencia.

- Convenio 76 sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1976¹¹⁸⁶,
- Convenio 93 sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) de 1949¹¹⁸⁷,
- Convenio 109 sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) de 1958¹¹⁸⁸,
- Convenio 68 sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques) de 1946¹¹⁸⁹,
- Convenio 70 sobre la seguridad social de la gente de mar de 1946¹¹⁹⁰,
- Convenio 71 sobre las pensiones de la gente de mar de 1946¹¹⁹¹,
- Convenio 72 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1946¹¹⁹²,
- Convenio 73 sobre el examen médico de la gente de mar de 1946¹¹⁹³,
- Convenio 75 sobre el alojamiento de la tripulación de 1946¹¹⁹⁴,
- Convenio 91 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado) de 1949¹¹⁹⁵,
- Convenio 92 sobre el alojamiento de la tripulación (revisado) de 1949¹¹⁹⁶,

¹¹⁸⁶ Este convenio nunca llegó a entrar en vigor y no ha sido ratificado por ningún Estado.

¹¹⁸⁷ Este convenio nunca llegó a entrar en vigor y no ha sido ratificado por ningún Estado que ofrece pabellón de conveniencia.

¹¹⁸⁸ Este convenio fue ratificado parcialmente por Francia el 8 de junio de 1967, pero no llegó a entrar en vigor.

¹¹⁸⁹ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Francia (9 de diciembre de 1948), Guinea Ecuatorial (23 de abril de 1996) y Panamá (4 de junio de 1971) han ratificado el convenio, que ha sido denunciado por las partes en el Convenio sobre trabajo marítimo y solo se encuentra vigente para Guinea Ecuatorial.

¹¹⁹⁰ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia ha ratificado el convenio (9 de diciembre de 1948), pero éste nunca ha entrado en vigor.

¹¹⁹¹ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Francia (9 de diciembre de 1948), Líbano (6 de diciembre de 1993) y Panamá (4 de junio de 1971) ratificaron este convenio, que entró en vigor el 10 de octubre de 1962 y que sigue en vigor, aunque está pendiente de revisión.

¹¹⁹² De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (9 de diciembre de 1948) ratificó este convenio, que nunca llegó a entrar en vigor.

¹¹⁹³ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, han ratificado el convenio Alemania (8 de octubre de 1976), Corea del Norte (9 de diciembre de 1992), Francia (9 de diciembre de 1948), Líbano (6 de diciembre de 1993), Malta (18 de mayo de 1990) y Panamá (4 de junio de 1971), pero lo han denunciado al convertirse en partes al Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.

¹¹⁹⁴ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (9 de diciembre de 1948) ratificó este convenio, que nunca llegó a entrar en vigor.

¹¹⁹⁵ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (26 de octubre de 1951) ha ratificado este convenio, denunciado por la adopción del Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.

¹¹⁹⁶ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, han ratificado el convenio Alemania (14 de agosto de 1974), Belice (15 de julio de 2005), Chipre (19 de septiembre de 1995), Francia (26 de octubre de 1951), Guinea Ecuatorial (21 de febrero de 1977), Liberia (21 de junio de 1977), Moldavia (12 de diciembre de 2005), Panamá (4 de junio de 1971), aunque ya no está vigente para los Estados partes del Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.

- Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970¹¹⁹⁷,
- Convenio 134 sobre la prevención de accidentes (gente de mar) de 1970¹¹⁹⁸,
- Convenio 145 sobre la continuidad del empleo (gente de mar) de 1976¹¹⁹⁹,
- Convenio 146 sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar) de 1976¹²⁰⁰,
- Convenio 163 sobre el bienestar de la gente de mar de 1987¹²⁰¹,
- Convenio 164 sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) de 1987¹²⁰²,
- Convenio 165 sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado) de 1987¹²⁰³,
- Convenio 166 sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de 1987¹²⁰⁴,
- Convenio 178 sobre la inspección del trabajo (gente de mar) de 1996¹²⁰⁵, y
- Convenio 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996¹²⁰⁶.

¹¹⁹⁷ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, han ratificado el convenio Alemania (14 de agosto de 1974), Belice (15 de julio de 2005), Francia (24 de marzo de 1972), Líbano (6 de diciembre de 1993), Liberia (8 de mayo de 1978), Moldavia (12 de diciembre de 2005), aunque ya no está vigente para los Estados partes del Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.

¹¹⁹⁸ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, han ratificado el convenio Alemania (14 de agosto de 1974), Belice (15 de julio de 2005) y Francia (27 de febrero de 1978), pero lo han denunciado tras la adopción del Convenio sobre trabajo marítimo. Costa Rica, que fue uno de los primeros pabellones de conveniencia pero abandonó la práctica poco tiempo después, ratificó el convenio el 8 de junio de 1979.

¹¹⁹⁹ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (3 de mayo de 1978) ha ratificado este convenio, denunciado por la adopción del Convenios sobre trabajo marítimo de 2006.

¹²⁰⁰ De los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, solo Alemania (14 de noviembre de 2006), Francia (15 de junio de 1978), los Países Bajos (12 de noviembre de 1980) y Portugal (25 de junio de 1984) han ratificado este convenio, que entró en vigor el 13 de junio de 1979.

¹²⁰¹ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (27 de abril de 2004), Georgia (22 de junio de 2004) han ratificado este convenio, que entró en vigor el 3 de octubre de 1990 y fue denunciado por Francia como consecuencia de la adopción del Convenios sobre trabajo marítimo de 2006.

¹²⁰² De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Alemania (17 de octubre de 1994) y Francia (27 de abril de 2004) han ratificado este convenio, denunciado por la adopción del Convenios sobre trabajo marítimo de 2006.

¹²⁰³ Este convenio solo fue ratificado por tres Estados, pero ninguno de ellos era uno de los considerados como pabellón de conveniencia por la ITF.

¹²⁰⁴ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Alemania (14 de noviembre de 2006) y Francia (27 de octubre de 2004) han ratificado este convenio, que entró en vigor el 3 de julio de 1991 y fue denunciado por la adopción del Convenios sobre trabajo marítimo de 2006.

¹²⁰⁵ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia (27 de abril de 2004) ha ratificado el convenio, aunque lo ha denunciado tras la adopción del Convenio sobre trabajo marítimo.

Como se puede observar, en numerosas ocasiones solo algunos de los Estados marítimos tradicionales que se consideran pabellones de conveniencia solo en cuanto a sus segundos registros han ratificado los convenios anteriores. El resto de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia ha ratificado una minoría de los convenios de la OIT mencionados, y no en todos los casos (el número de esos Estados que ha ratificado los convenios no representa ni la mitad de la lista total de pabellones de conveniencia de la ITF). Por tanto, se puede constatar fácilmente que, al menos inicialmente, los Estados que ofrecían pabellones de conveniencia no se comprometieron a aplicar los estándares de vida y de trabajo en el mar definidos por la OIT. Sin embargo, esta tendencia se ha superado en los convenios de carácter transversal aprobados más recientemente en el seno de la OIT, ya que actualmente muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han ratificado los nuevos tratados, como se mostrará a continuación.

La situación de los pabellones de conveniencia se intentó resolver en el seno de la OIT. Como se ha mencionado, esta organización prestó atención a la situación de los trabajadores a bordo de los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia prácticamente desde sus inicios, y, como se puede concluir de la lista anterior, buena parte de los instrumentos que aprobó estaba vinculada con los problemas de los buques deficientes. De hecho, sus recomendaciones 107 y 108 se dirigían específicamente a los buques con pabellón de conveniencia y se adoptaron inmediatamente después de la conferencia en la que se aprobó el Convenio sobre Alta Mar, de 1958.

En la Recomendación 107 sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), se pedía a los Estados miembros que impidiesen que la gente de mar de su territorio no se incorporase ni conviniese en incorporarse a buques que enarbolasen pabellón extranjero, a menos que las condiciones de trabajo estuviesen conformes con las de acuerdos colectivos y otros arreglos aceptados por las organizaciones reconocidas de armadores y gente de mar de alguno de los Estados marítimos donde esas normas se observasen tradicionalmente. Concretamente, se pedía a los Estados que garantizaran la repatriación de la gente de mar empleada en buques extranjeros que quedase en tierra por razones ajenas a su voluntad, así como la asistencia médica y manutención de la gente de mar empleada en buques extranjeros que fuesen desembarcadas en puertos extranjeros a causa de enfermedad o lesión sufrida al servicio el buque y no imputable a falta intencionada del interesado. Bajo esta recomendación subyacía la consciencia de que la flexibilidad que permitían los pabellones de conveniencia estaba empeorando las condiciones de trabajo de todo el sector.

La Recomendación 108 sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar mencionaba la obligatoriedad de que existiese una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón y de que éste ejerciese efectivamente su jurisdicción y autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los ámbitos administrativo,

¹²⁰⁶ De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Alemania (14 de noviembre de 2006), Francia (27 de abril de 2004), Malta (19 de septiembre de 2002) y San Vicente y las Granadinas (8 de febrero de 2002) ratificaron este convenio, que entró en vigor el 8 de agosto de 2002 y fue denunciado por la aprobación del Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.

técnico y social, y dictase para ello las disposiciones necesarias para garantizar la seguridad en el mar, especialmente por lo que respectaba a la tripulación del buque y sus condiciones de trabajo. En relación con esta cuestión, la OIT recomendó que los Estados de pabellón reconociesen y cumpliesen efectivamente esas obligaciones, para lo que deberían, especialmente, elaborar y adoptar reglamentos para garantizar que todos los buques matriculados en su registro observasen las normas de seguridad aceptadas internacionalmente, adoptar disposiciones para garantizar el buen funcionamiento y la suficiencia de un servicio de inspección de buques en relación con el tonelaje inscrito en su registro, establecer organismos controlados por el gobierno que se encargasen de supervisar la contratación de la gente de mar en su territorio y en el extranjero, garantizar que las condiciones de trabajo de la gente de mar se ajustasen a las normas generalmente aceptadas por los Estados tradicionalmente marítimos, asegurar jurídicamente la libertad sindical de la gente de mar a bordo de sus buques, garantizar jurídicamente la repatriación de la gente de mar embarcada a bordo de sus buques de conformidad con las prácticas de los Estados tradicionalmente marítimos, y velar por que se tomasen las medidas pertinentes para el examen de los candidatos a certificados de capacidad y para la expedición de tales certificados. En resumen, se pedía a los buques que aplicaran efectivamente su jurisdicción en materia de control de las condiciones de trabajo a bordo de sus buques, cumpliendo con los estándares internacionalmente aceptados y evitando determinados problemas que afectaban especialmente a los pabellones de conveniencia, como las condiciones abusivas de los contratos, los obstáculos a la libertad sindical de la gente de mar y el abandono de tripulaciones.

Sin embargo, el carácter no vinculante de estas disposiciones hizo que no tuvieran el impacto esperado. Por ello, el 29 de octubre de 1976 la Conferencia General de la OIT adoptó el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), que pretendía otorgar carácter vinculante a las anteriores recomendaciones y entró en vigor el 28 de noviembre de 1981. Este convenio iba destinado a los navíos que permanecían en condiciones inferiores a las normas mínimas (por tanto, buques deficientes), especialmente a los registrados bajo pabellones de conveniencia, aunque se aplicaba a “todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros o empleado en cualquier otro uso comercial”¹²⁰⁷, salvo a los veleros, buques pesqueros ni buques pequeños ni plataformas petrolíferas¹²⁰⁸. Estas exclusiones se debían a la delimitación material del ámbito del convenio, determinada por su propio título, aunque cabría destacar que tanto en la pesca como en otros sectores también se produjo el fenómeno de los pabellones de conveniencia y problemas laborales o sociales análogos a los que se producían en la marina mercante. Esta limitación se ha repetido en el más reciente Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, aunque en este caso el trabajo en la pesca se reguló en el convenio 188, adoptado en 2007.

¹²⁰⁷ Art. 1.1 del Convenio.

¹²⁰⁸ Art. 1.4 del Convenio.

En cuanto a las disposiciones del Convenio sobre la marina mercante, reproducía y detallaba más pormenorizadamente el contenido de las Recomendaciones 107 y 108, por lo que estas se deben considerar superadas. Originalmente, se había previsto incluir a los pabellones de conveniencia en su denominación, ya que el objetivo final era su supresión, pero se descartó a sugerencia de numerosos Estados, que consideraban que podía resultar discriminatorio, y por la imprevisible evolución de los Estados que ofrecían este tipo de pabellones en el futuro¹²⁰⁹. Por un lado, se obligaba a los Estados miembros a promulgar legislación sobre seguridad de la vida humana a bordo de los buques, la capacidad y formación de la tripulación, las horas de trabajo y dotación, un régimen apropiado de seguridad social y las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques matriculados en su territorio¹²¹⁰. Por otro lado, se obligaba a los Estados miembros a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre esos buques con respecto a los ámbitos cubiertos por la normativa que debían aprobar, así como los convenios internacionales que hubieran ratificado¹²¹¹. Además, los Estados miembros debían comprobar que existían medidas de control efectivo de otras condiciones de trabajo y vida a bordo sobre las que no tenían jurisdicción efectiva, a través de procedimientos establecidos por los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de la gente de mar, que debían ser constituidas de conformidad con las disposiciones del Convenio 87 sobre libertad sindical y la protección del derecho de sindicación de 1948, y del Convenio 98 sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva de 1949¹²¹². Además, debían asegurar que estos procedimientos tripartitos se aplicaban la contratación y colocación de la gente de mar, al examen de las quejas de la gente de mar presentadas en su territorio o en el extranjero por parte de gente de mar de su nacionalidad a bordo de buques con pabellón extranjero y a la transmisión rápida de las quejas formuladas en su territorio por gente de mar extranjera a bordo de buques con pabellón extranjero al Estado de pabellón del buque¹²¹³. En caso de accidente grave en el que se vieran implicados buques matriculados en su territorio, debían llevar a cabo una investigación oficial cuyo informe final debía hacerse público¹²¹⁴. Los Estados parte también estaban obligados a informar a sus nacionales sobre los problemas que pudieran derivarse de la contratación y colocación en buques matriculados en un Estado que no hubiese ratificado el convenio y no aplicase normas equivalentes, aunque no se debía incumplir el principio de libre circulación de trabajadores estipulado en

¹²⁰⁹ CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Informe V (2) – Navíos en que prevalecen condiciones inferiores a las normas mínimas, especialmente los registrados bajo banderas de conveniencia*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1976, págs. 1 – 3, 10 y 11, y CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Informe V (2) – Navíos en que prevalecen condiciones inferiores a las normas mínimas, especialmente los registrados bajo banderas de conveniencia*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1976, pág. 43.

¹²¹⁰ Art. 2.a) y e) del Convenio. *Vid.* también la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970.

¹²¹¹ Art. 2.b) y f) del Convenio.

¹²¹² Art. 2.c) del Convenio.

¹²¹³ Arts. 2.d) y 4.1 del Convenio.

¹²¹⁴ Art. 2.g) del Convenio.

eventuales tratados internacionales¹²¹⁵. Además, en caso de que un Estado parte observase cualquier situación a bordo claramente peligrosa para la seguridad o la salud, independientemente de que el Estado de pabellón del buque hubiese ratificado o no el convenio, podría tomar las medidas necesarias para ponerle remedio, informando inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de pabellón y solicitando su presencia si fuera posible, aunque no debería detener o demorar el buque sin motivo¹²¹⁶. Por tanto, como se puede apreciar, este convenio ya incluía la posibilidad de que Estados distintos al Estado de pabellón tomaran medidas en caso de detectar deficiencias en el modo de explotación del buque, aunque la actuación dependería finalmente del Estado de pabellón del buque.

En la misma fecha en la que se adoptó el Convenio sobre la marina mercante la Conferencia General de la OIT adoptó la Recomendación 155 sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas) de 1976. Esta disposición, al igual que el Convenio, iba dirigida a los buques que permanecían en condiciones inferiores a las normas mínimas, especialmente a los registrados bajo pabellones de conveniencia. Al igual que el Convenio, se aplicaba a cualquier buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o pasajeros, o a cualquier otro uso comercial¹²¹⁷, y contaba con las mismas limitaciones de aplicación que el Convenio¹²¹⁸. Los Estados partes deberían asegurar las disposiciones de la legislación sobre seguridad del buque y la equivalencia de los contratos colectivos a las condiciones establecidas en los contratos colectivos¹²¹⁹, y tomar medidas para que su legislación garantice condiciones equivalentes a las de los siguientes convenios¹²²⁰: el Convenio 53 sobre los certificados de capacidad de los oficiales de 1936, el Convenio 68 sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de los buques) de 1946, el Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970, el Convenio 134 sobre la prevención de accidentes (gente de mar) de 1970, el Convenio 135 sobre los representantes de los trabajadores de 1971, el Convenio 91 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado) de 1949 o el Convenio 146 sobre las vacaciones pagadas (gente de mar) de 1976, el Convenio 70 sobre la seguridad social de la gente de mar de 1946, la Recomendación 137 sobre la formación profesional (gente de mar) de 1970 y el Documento guía (OCMI/OIT) de 1975.

¹²¹⁵ Art. 3 del Convenio. Sobre la aplicación de esta libertad a los trabajadores del mar en Derecho de la Unión Europea, *vid.* FERNÁNDEZ, M., “La libre circulación y otras libertades fundamentales de los trabajadores del mar en la jurisprudencia del TJUE”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 95 – 124.

¹²¹⁶ Art. 4.2 del Convenio.

¹²¹⁷ Art. 1.1 de la Recomendación.

¹²¹⁸ Art. 1.4 de la Recomendación.

¹²¹⁹ Art. 2 de la Recomendación.

¹²²⁰ Art. 3 de la Recomendación.

El 22 de octubre de 1996, la OIT adoptó el Protocolo 147 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, que pretendía desarrollar y complementar las disposiciones de los artículos 2 y 4.1 del Convenio principal, que obligaban a los Estados a promulgar legislación que garantizara la seguridad de la vida humana a bordo de los buques, un régimen apropiado de seguridad social y condiciones dignas de empleo y de vida a bordo, y a investigar adecuadamente las quejas relativas a posibles incumplimientos del Convenio. Para ello, los Estados parte en el Protocolo debían ratificar los Convenios que se enumeraban en la parte A del Anexo complementario al Protocolo, es decir, el Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970 y el Convenio 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996, y, opcionalmente, los enumerados en la parte B del Anexo complementario: el Convenio 108 sobre los documentos de identidad de la gente de mar de 1958, el Convenio 135 sobre los representantes de los trabajadores de 1971, el Convenio 164 sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) de 1987 y el Convenio 166 sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de 1987¹²²¹. Este Protocolo fue ratificado por solo cinco Estados considerados por la ITF como pabellones de conveniencia (Alemania –en cuanto a su segundo registro–, Belice, Chipre, Francia –en cuanto a su segundo registro– y Malta) y entró en vigor el 10 de enero de 2003, llegando a alcanzar 24 Estados parte, pero ha sido denunciado por las partes como consecuencia de la ratificación del Convenio sobre trabajo marítimo de 2006.

El Convenio sobre trabajo marítimo de 2006, al igual que los instrumentos citados anteriormente, se encuentra vinculado a las consecuencias de la existencia de deficiencias en la relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón sobre los trabajadores y pretende garantizar unas condiciones dignas de trabajo en el mar¹²²², para lo que se exige a los Estados de pabellón realicen las inspecciones oportunas y que emitan los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral correspondientes¹²²³. En este convenio se ha establecido un sistema progresivo para lograr la protección total de los trabajadores del mar, aunque inicialmente no tuvo el éxito esperado¹²²⁴. Actualmente, cuenta con 94 ratificaciones, entre las que se incluyen las de numerosos Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia

¹²²¹ Art. 1.1 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976. Además, de acuerdo con el art. 5 del Protocolo, cuando un Estado parte aceptase el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de 1987, se consideraría que este último reemplazaría al Convenio sobre la repatriación de la gente de mar de 1926, lo cual solo ocurrió en relación con Belice.

¹²²² Vid. ALEXANDROU, A., “Ship Registration, Labour Conditions and the Maritime Labour Convention 2006”, *Neptunus*, vol. 21, n.º. 4, 2015, págs. 1 y 2.

¹²²³ Reglas 5.1.1 a 4 del Reglamento del Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

¹²²⁴ Vid. CARRIL, X. M., “Aspectos laborales y de seguridad social de los pabellones de conveniencia”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, vol. 108, n.º. 1, 2001, págs. 916 y 917, y RIBES, M. I., “La actividad del personal que presta servicios a bordo de buques y sus problemas frente al encuadramiento en un régimen de seguridad social”, *e-Revista Internacional de la Protección Social*, vol. 1, n.º. 1, 2016, pág. 36.

por la ITF¹²²⁵. De estos 35 Estados y territorios, solo Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Moldavia, Tonga y Vanuatu no han ratificado el Convenio.

El artículo V del Convenio sobre el trabajo marítimo obliga a todo miembro a aplicar y controlar la aplicación de la normativa que haya adoptado para cumplir las obligaciones impuestas por el convenio en relación con los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción, ejerciendo efectivamente su jurisdicción y control sobre ellos, y cumpliendo efectivamente sus responsabilidades¹²²⁶. Además, prevé la actuación del Estado rector del puerto para someter a cualquier buque de otro pabellón al que se aplique el convenio a una inspección para determinar si cumple con los requisitos establecidos en el convenio, pudiendo prohibirle la salida del puerto hasta que se hubieran adoptado las medidas necesarias para corregir infracciones graves del convenio, o para evitar riesgos graves para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar¹²²⁷. Si el Estado de pabellón recibe una queja que no considere manifiestamente infundada u obtiene pruebas de que un buque que enarbole su pabellón no está en conformidad con los requisitos del convenio o de que hay graves deficiencias en la aplicación de las medidas de la declaración de conformidad laboral marítima, deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar las deficiencias detectadas¹²²⁸. Sin embargo, a pesar de estas disposiciones, se han seguido constatando incumplimientos graves y detenciones de buques que enarbolaban pabellones de conveniencia de Estados que habían ratificado el convenio, como Panamá o Islas Marshall¹²²⁹, lo cual pone de manifiesto que la ratificación del Convenio y la aplicación efectiva de sus disposiciones siguen siendo cosas distintas. Además, no se ha incluido ninguna disposición sobre los cambios de pabellón ni sobre los pabellones de conveniencia¹²³⁰.

Entre las novedades del Convenio sobre el trabajo marítimo, destaca la introducción de una estructura tripartita, formada por los gobiernos, los navieros y los

¹²²⁵ Concretamente, ha recibido las ratificaciones de Alemania (16 de agosto de 2013), Antigua y Barbuda (11 de agosto de 2011), Bahamas (11 de febrero de 2008), Barbados (20 de junio de 2013), Belice (8 de julio de 2014), Bermudas (2 de mayo de 2014), Chipre (20 de julio de 2012), Curaçao (14 de abril de 2015), Francia (28 de febrero de 2013), Gibraltar (7 de agosto de 2013), Honduras (6 de junio de 2016), Islas Caimán (13 de febrero de 2014), Islas Feroe (9 de julio de 2013), Islas Marshall (25 de septiembre de 2007), Jamaica (13 de junio de 2017), Líbano (9 de marzo de 2018), Liberia (7 de junio de 2006), Malta (22 de enero de 2013), Mauricio (30 de mayo de 2014), Mongolia (1 de septiembre de 2015), Myanmar (25 de mayo de 2016), Panamá (6 de febrero de 2009), Portugal (12 de mayo de 2016), San Vicente y las Granadinas (9 de noviembre de 2010), y Sri Lanka (12 de enero de 2017).

¹²²⁶ Art. V.1 – 3 y 5 – 7 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

¹²²⁷ Art. V.4 y Norma A5.1.4.7.c) del Convenio sobre el Trabajo Marítimo. Para un comentario al artículo V, *vid.* KABAI, M., *op. cit.*, págs. 195 y 196.

¹²²⁸ Norma A5.1.4.5 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

¹²²⁹ *Vid.* KABAI, M., *op. cit.*, págs. 196 y 197.

¹²³⁰ *Vid.* MENSAH, T. A., “Flags of convenience: problems and promises”, *cit.*, pág. 40.

representantes de los trabajadores del mar, para su aplicación efectiva¹²³¹. Como se ha mencionado anteriormente, los buques pesqueros están excluidos del ámbito de aplicación de este convenio, ya que se encuentran cubiertos por el Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca, que tiene una finalidad similar. Sin embargo, cubre a todos los trabajadores del mar, independientemente de su nacionalidad o residencia y del Estado de pabellón del buque a bordo del cual trabajen. Al margen de esta exclusión, adopta una definición amplia de gente de mar o marino, ya que incluye a toda persona empleada, contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se le aplique el Convenio sobre el trabajo marítimo¹²³². En cuanto a su contenido, consta de 16 artículos y un código de otros 5 artículos que unifican casi cincuenta estándares de trabajo que antes se encontraban en otros instrumentos jurídicos, sustituyendo, por tanto, a la mayoría de los instrumentos jurídicos adoptados previamente por la OIT para los Estados parte en el convenio. Sin embargo, se ha criticado que no incluya mecanismos de protección de los derechos humanos de los trabajadores¹²³³.

Como novedad, el Convenio sobre trabajo marítimo de 2006 ha introducido en el Derecho positivo el concepto de Estado de origen de los trabajadores (*labour supplying country*), que ya había aparecido en informes anteriores de la CNUCYD. En el marco de este convenio, el Estado de nacionalidad o residencia de los trabajadores tiene la responsabilidad de asegurar la correcta aplicación de los requisitos del convenio en relación con la contratación, colocación y seguridad social de los trabajadores; de establecer un sistema efectivo de inspección y supervisión de la aplicación del convenio, y de informar a la OIT sobre el funcionamiento de ese sistema. Además, conviene recordar que, como se había explicado en el apartado 1.1.2, los miembros de la tripulación pueden pedir la protección diplomática de su Estado de nacionalidad, de conformidad con la jurisprudencia del TIDM y el artículo 18 del Proyecto de Artículos sobre Protección Diplomática de 2006. Por tanto, se debe entender que el Estado de nacionalidad de los trabajadores del mar tiene una responsabilidad más amplia que la consignada en el Convenio sobre trabajo marítimo de 2006¹²³⁴.

En las enmiendas de 2014 al Convenio sobre trabajo marítimo, se estableció la necesidad de contar con un certificado de garantía financiera para los casos de abandono de tripulaciones, que es uno de los problemas estrechamente vinculados con algunos pabellones de conveniencia¹²³⁵. La introducción de estas enmiendas ha tenido un

¹²³¹ Para un análisis de otras novedades sustantivas del Convenio, *vid.* STRIBIS, I., “The 2006 Maritime Labour Convention: a Cautious Step towards Gender Awareness”, en PAPANICOLOPULU, I. (Ed.) *Gender and the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2019, págs. 279 – 301.

¹²³² Art. II.f) del Convenio sobre el trabajo marítimo.

¹²³³ *Vid.* ALEXANDROU, A., *op. cit.*, pág. 3.

¹²³⁴ En el mismo sentido, *vid.* ZHANG, P., *et al.*, “Navigating seafarer’s right to life across the shipping industry”, *Marine Policy*, vol. 99, n.º. 1, 2019, pág. 83.

¹²³⁵ Basta observar la base de datos sobre el abandono de la gente de mar de la OIT, disponible en https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=es (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020, para llegar a esta conclusión, ya que, en la mayoría de los casos, el buque enarbolaba el pabellón de Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como Panamá, Liberia, Líbano, Chipre, Antigua y

impacto positivo en la resolución de los casos que se presentaron desde entonces, que se ha vuelto más ágil¹²³⁶. En los casos en los que el naviero no se hace cargo del coste de la repatriación de los trabajadores, el Estado de pabellón es el principal responsable de llevarla a cabo y, en su defecto, el Estado rector del puerto, el Estado ribereño o el Estado del que es nacional el marino deben facilitar el proceso de repatriación, por lo que la OIT ha recomendado agilizar la comunicación y la cooperación entre todos los Estados implicados¹²³⁷. Las enmiendas de 2014, que entraron en vigor el 18 de enero de 2017, han sido aceptadas por los siguientes Estados o en nombre de los siguientes Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia: Alemania, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Chipre, Curaçao, Francia, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Marshall, Honduras, Islas Feroe, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Mongolia, Panamá, Portugal (en relación con Madeira), San Vicente y las Granadinas, y Sri Lanka. No han sido aceptadas por Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Georgia, Guinea Ecuatorial, Moldavia, Santo Tomé y Príncipe, Tonga y Vanuatu. Además, en 2016 se volvió a enmendar el texto para incluir procedimientos específicos contra el acoso a bordo de los buques mercantes y para modificar determinados aspectos del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima¹²³⁸. Estas enmiendas, entradas en vigor el 8 de enero de 2019, fueron aceptadas por los siguientes Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia: Alemania, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice,

Barbuda, Comoras, Belice, San Vicente y las Granadinas, etc. El abandono de tripulaciones puede acarrear problemas mayores, ya que suele suponer también el abandono del buque y de su carga. Así, por ejemplo, las explosiones que tuvieron lugar en Beirut el 4 de agosto de 2020 fueron producidas por el nitrato de amonio que había sido confiscado por las autoridades libanesas en el *Rhosus*, un carguero construido en 1986 que enarbolaba el pabellón de Moldavia y cuyo propietario o fletador, de nacionalidad rusa y con residencia en Chipre, había tenido problemas reiterados de liquidez y había dejado sin pagar los sueldos de la tripulación, que se había amotinado y había sido sustituida por otra, de nacionalidad ucraniana y rusa, que fue abandonada junto con el buque en Beirut en 2013 ante la imposibilidad de llevar su carga de Georgia a Mozambique por no poder pagar las tasas del Canal de Suez ni del puerto de Beirut. El destino del nitrato de amonio era la fabricación de explosivos comerciales empleados en construcción y minería. El buque fue confiscado, se obligó a la tripulación a mantenerse a bordo en cumplimiento de la legislación libanesa sobre inmigración y la carga de 2750 kg de nitrato de amonio se traspasó a un almacén de las instalaciones portuarias. El propietario no se hizo cargo de la repatriación de la tripulación más de un año después, cuando las autoridades libanesas liberaron a la tripulación. *Vid.* “Anger Rises After Beirut Blast and Evidence Officials Knew of Risks”, *The New York Times*, 5 de agosto de 2020, disponible en <https://www.nytimes.com/2020/08/05/world/middleeast/beirut-lebanon-explosion.html> (fecha de última consulta: 6 de agosto de 2020). Con carácter general, sobre protección de los trabajadores en caso de insolvencia del armador o de abandono, *vid.* CARBALLO, L., “Insolvencia del armador y protección de los trabajadores”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 173 – 199.

¹²³⁶ Conclusiones sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar, OIT, Ginebra, 25 de febrero – 1 de marzo de 2019, SMSWS/2019/9, pág. 4, disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_674561.pdf (fecha de último acceso: 12 de septiembre de 2019).

¹²³⁷ *Ibid.*

¹²³⁸ El texto de las enmiendas de 2016 al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 se puede consultar en las Actas Provisionales de la 105.ª. de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra en mayo-junio de 2016, 3-1A, disponibles en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_488447.pdf (fecha de última consulta: 17 de enero de 2020).

Bermudas, Chipre, Curaçao, Francia, Gibraltar, Honduras, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Mongolia, Myanmar, Panamá, Portugal, San Vicente y las Granadinas, y Sri Lanka, y no han sido aceptadas por Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Georgia, Moldavia, Santo Tomé y Príncipe, Tonga ni Vanuatu. Por último, en 2018 se adoptaron unas enmiendas al Convenio para tener en cuenta los efectos de la piratería y el robo a mano armada en el mar.

Un año después de la aprobación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, la Conferencia General de la OIT adoptó el Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca de 2007, que se encuentra en vigor desde el 16 de noviembre de 2017. A pesar de haber reunido el consenso de prácticamente la totalidad de los Estados durante su proceso de aprobación en el seno de la OIT, ha encontrado numerosas dificultades para su ratificación¹²³⁹. De los Estados considerados pabellones de conveniencia por parte de la OIT, solo Francia ha ratificado este Convenio, el 28 de octubre de 2015.

En 2013, la Unión Europea acordó la implementación del Convenio sobre el trabajo en la pesca a través del procedimiento previsto en el artículo 155.2 del TFUE, que resultó en la adopción de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche)¹²⁴⁰. La Directiva obligaba a los Estados miembros a poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias, como máximo, el 15 de noviembre de 2019¹²⁴¹. No obstante, esta solo resulta de aplicación a los buques que enarbolan el pabellón de los Estados miembros o que estén registrados bajo su plena jurisdicción, de conformidad con su Considerando 13, con el artículo 1.h) de su Anexo y con la propia estructura jurídica del Convenio sobre el trabajo en la pesca, por lo que no obliga a los Estados miembros a asegurar la aplicación de sus disposiciones en los buques controlados por sus nacionales o los buques en los que trabajan sus nacionales.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca, de conformidad con su artículo 46, revisa el Convenio 112 sobre la edad mínima (pescadores) de 1959, el Convenio 113

¹²³⁹ Vid. CABEZA, J., “El reto de la ratificación del Convenio OIT n.º. 188 sobre el trabajo en la pesca”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 50 y 51.

¹²⁴⁰ DOUE L 25, de 31 de enero de 2017, págs. 12 – 35. Sobre el proceso de implementación en la UE, vid. CABEZA, J., “El reto de la ratificación del Convenio OIT n.º. 188 sobre el trabajo en la pesca”, *cit.*, págs. 51 – 55, y, sobre los posibles cambios en la situación de los trabajadores del mar y la necesidad de una profunda reforma del Derecho británico como consecuencia del *Brexit*, vid. CARBY-HALL, J. R., “The legal impact of Brexit on seafarers’ employment”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 273 – 299.

¹²⁴¹ Art. 4.1 de la Directiva.

sobre el examen médico de los pescadores de 1959, el Convenio 114 sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores de 1959 y el Convenio 126 sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores) de 1966. Como ocurría en el caso de la marina mercante, la mayor parte de los Estados que figuran en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF no ha ratificado estos convenios. El Convenio 112 sobre la edad mínima (pescadores) de 1959, en vigor desde el 7 de noviembre de 1961, fue ratificado por Alemania¹²⁴², Francia¹²⁴³, Liberia¹²⁴⁴ y Panamá¹²⁴⁵. También Costa Rica, que estaba considerado como pabellón de conveniencia, ratificó el Convenio, el 29 de diciembre de 1964, pero lo denunció el 11 de junio de 1977 por la ratificación del Convenio 138 sobre la edad mínima de 1973¹²⁴⁶. El Convenio 113 sobre el examen médico de los pescadores de 1959, en vigor desde el 7 de noviembre de 1961, fue ratificado por Alemania¹²⁴⁷, Francia¹²⁴⁸, Liberia¹²⁴⁹ y Panamá¹²⁵⁰, y también por Costa Rica¹²⁵¹. El 114 sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores de 1959, en vigor desde el 7 de noviembre de 1961, fue ratificado por Alemania¹²⁵², Chipre¹²⁵³, Francia¹²⁵⁴, Liberia¹²⁵⁵

¹²⁴² Ratificó el Convenio el 11 de febrero de 1963, pero lo denunció el 8 de abril de 1977 por la adopción del Convenio 138 sobre la edad mínima de 1973.

¹²⁴³ Ratificó el Convenio el 8 de junio de 1967 y lo denunció el 13 de julio de 1991, por la adopción del Convenio 138 sobre la edad mínima de 1973.

¹²⁴⁴ Ratificó el Convenio el 16 de mayo de 1960 y no lo ha denunciado.

¹²⁴⁵ Ratificó el Convenio el 19 de junio de 1970 y lo denunció el 31 de octubre de 2001 por la adopción del Convenio 138 sobre la edad mínima de 1973.

¹²⁴⁶ El Convenio 138 sobre la edad mínima de 1973, en vigor desde el 19 de junio de 1976, ha recibido 172 ratificaciones y constituye una excepción a la norma, ya que fue ratificado por casi todos los Estados que actualmente se encuentran en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF: Alemania (8 de abril de 1976), Antigua y Barbuda (17 de marzo de 1983), Bahamas (31 de octubre de 2001), Barbados (4 de enero de 2000), Belice (6 de marzo de 2000), Bolivia (11 de junio de 1997), Camboya (23 de agosto de 1999), Chipre (2 de octubre de 1997), Comoras (17 de marzo de 2004), Francia (13 de julio de 1990), Georgia (23 de septiembre de 1996), Guinea Ecuatorial (12 de junio de 1985), Honduras (9 de junio de 1980), Jamaica (13 de octubre de 2003), Libano (10 de junio de 2003), Malta (9 de junio de 1988), Mauricio (30 de julio de 1990), Moldavia (21 de septiembre de 1999), Mongolia (16 de diciembre de 2002), Panamá (31 de octubre de 2000), Portugal (20 de mayo de 1998), Reino Unido (7 de junio de 2000), San Vicente y las Granadinas (25 de julio de 2006), Santo Tomé y Príncipe (4 de mayo de 2005), Sri Lanka (11 de febrero de 2000) y Vanuatu (24 de junio de 2019). Los únicos Estados que se encuentran en la lista de la ITF pero no han ratificado este Convenio son Antillas Holandesas (actualmente, Curaçao), Corea del Norte, Islas Feroe, Liberia, Myanmar y Tonga.

¹²⁴⁷ Ratificó el Convenio el 8 de octubre de 1976.

¹²⁴⁸ Ratificó el Convenio el 8 de junio de 1967 y lo denunció el 27 de octubre por la ratificación del Convenio sobre trabajo en la pesca.

¹²⁴⁹ Ratificó el Convenio el 16 de mayo de 1960.

¹²⁵⁰ Ratificó el Convenio el 19 de junio de 1970.

¹²⁵¹ Ratificó el Convenio el 29 de diciembre de 1964.

¹²⁵² Ratificó el Convenio el 1 de julio de 1964.

¹²⁵³ Ratificó el Convenio el 20 de diciembre de 1966.

¹²⁵⁴ Ratificó el Convenio el 8 de junio de 1967, pero lo denunció el 27 de octubre de 2016 por la ratificación del Convenio sobre trabajo en la pesca

¹²⁵⁵ Ratificó el Convenio el 16 de mayo de 1960.

y Panamá¹²⁵⁶ (y también por Costa Rica¹²⁵⁷). El Convenio 126 sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores) de 1966, en vigor desde el 6 de noviembre de 1968, fue ratificado por Alemania¹²⁵⁸, Francia¹²⁵⁹ y Panamá¹²⁶⁰. Además, Sierra Leona, cuyo pabellón se ha utilizado en actividades de pesca INDNR, también ha ratificado este Convenio¹²⁶¹. Como se puede observar, salvo alguna excepción, solo los Estados marítimos tradicionales que se consideran como pabellones de conveniencia por las características de sus segundos registros y los pabellones de conveniencia más antiguos (Panamá y Liberia) han ratificado estos convenios, constituyendo una minoría. Además de estos convenios, en el ámbito de la pesca, la OIT había aprobado el Convenio 125 sobre los certificados de competencia de los pescadores, que se encuentra en vigor desde el 15 de julio de 1969 y no ha sido revisado por el Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007, aunque su número de ratificaciones es similar al de los convenios anteriores¹²⁶².

El Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007, entre otras aportaciones para garantizar una protección adecuada de la salud y la seguridad a bordo, así como unas condiciones dignas de trabajo, obliga a los Estados partes a la repatriación de los trabajadores del mar¹²⁶³. En principio, debe hacerse cargo de la repatriación el propietario del buque y, en su defecto, el Estado de pabellón del buque, que puede repetir los costes de la repatriación sobre su propietario¹²⁶⁴. No obstante, la aplicación efectiva e las obligaciones establecidas en el convenio depende en gran medida de los Estados de pabellón, siguiendo un modelo similar al genérico establecido en la CNUDM para alta mar, ya que les impone la obligación de ejercer efectivamente una jurisdicción y control efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón y de establecer un mecanismo para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio, que deben incluir inspecciones, envío de informes, supervisión, tramitación de quejas, sanciones, medidas correctivas adecuadas y un suficiente número de inspectores¹²⁶⁵. En este sentido, podrán presentar quejas los pescadores, organismos

¹²⁵⁶ Ratificó el Convenio el 19 de junio de 1970.

¹²⁵⁷ Ratificó el Convenio el 29 de diciembre de 1964.

¹²⁵⁸ Ratificó el Convenio el 14 de agosto de 1974.

¹²⁵⁹ Ratificó el Convenio el 18 de noviembre de 1971 y lo denunció el 27 de octubre de 2016 al ratificar el Convenio sobre trabajo en la pesca.

¹²⁶⁰ Ratificó el Convenio el 4 de junio de 1971.

¹²⁶¹ La ratificación se produjo el 6 de noviembre de 1967.

¹²⁶² De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, Alemania (18 de noviembre de 1988), Francia (2 de abril de 1970) y Panamá (19 de junio de 1970) han ratificado este Convenio, además de Sierra Leona (6 de noviembre de 1967).

¹²⁶³ Art. 21 del Convenio. Para un análisis más pormenorizado del Convenio y su contexto en el ámbito de la OIT, *vid.* FERNÁNDEZ, B., “El cumplimiento del Convenio núm. 188 OIT a través de la aplicación de la Directiva (UE) 2017/159, de 19 de diciembre”, en CABEZA, J., y FERNÁNDEZ, B. (Coords.), *Estrategia Blue Growth y Derecho del Mar*, Bomarzo, 2018, págs. 161 – 180.

¹²⁶⁴ Art. 21.4 del Convenio.

¹²⁶⁵ Arts. 40 y 42.1 del Convenio.

profesionales, asociaciones, sindicatos o personas a quienes concierna la seguridad del buque o los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo¹²⁶⁶. Además, los Estados de pabellón deben emitir un documento de inspección válido, cuya validez no podrá exceder de cinco años, para los buques de 24 o más metros de eslora que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado de pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, si la distancia fuera mayor¹²⁶⁷. Se permite que se delegue la facultad de inspeccionar y emitir los documentos mencionados en instituciones públicas u otros organismos competentes e independientes, aunque esto no eximirá de responsabilidad al Estado de pabellón¹²⁶⁸. Además, los Estados de pabellón tienen la obligación de actuar en caso de recibir alguna queja u obtener pruebas de que un buque que enarbola su pabellón no cumple con las disposiciones del convenio¹²⁶⁹. Los Estados rectores del puerto pueden informar al Estado de pabellón sobre posibles incumplimientos y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud, con la única condición de informar al representante más cercano del Estado de pabellón y, en la medida de lo posible, de contar con su presencia¹²⁷⁰. Por último, los Estados parte deben aplicar que el convenio se aplique de tal manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado que no hubiera ratificado el convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado parte¹²⁷¹.

3.1.2.- La labor de otras organizaciones internacionales en relación con las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores del mar y algunos mecanismos de aplicación alternativos a la jurisdicción del Estado de pabellón del buque

A pesar de que, por su propio ámbito de actuación, la OIT es la principal organización internacional llamada a regular las condiciones de vida y de trabajo en el mar de la gente de mar, otras organizaciones internacionales han desarrollado instrumentos igualmente útiles para la mejora de esas condiciones, así como para la defensa de los intereses colectivos en relación con la navegación internacional. En este sentido, tanto la OMI como la CNUCYD han contribuido a definir el estatuto de la gente de mar. Además, para hacer frente a las dificultades de aplicación de los instrumentos mencionados a lo largo de este capítulo, se han creado mecanismos específicos y coordinados de control por parte del Estado rector del puerto que permiten dotarlos de fuerza ejecutiva y retomaremos en el apartado 3.4. Por último, haremos una

¹²⁶⁶ Art. 43.4 del Convenio.

¹²⁶⁷ Art. 41.1 y 2 del Convenio. Este artículo reviste especial interés si se tiene en cuenta que se suele considerar que una gran parte de los buques que enarbolan pabellones de conveniencia nunca hace escala ni visita los puertos de su Estado de pabellón.

¹²⁶⁸ Art. 42.2 del Convenio.

¹²⁶⁹ Art. 43.1 del Convenio.

¹²⁷⁰ Art. 43.2 y 3 del Convenio.

¹²⁷¹ Art. 44 del Convenio.

breve mención a determinados aspectos de las relaciones de trabajo en el mar que han sido abordados en el ámbito regional por el Tribunal Europeo de los Derechos Humanos y por la Unión Europea.

Por lo que respecta a la formación y capacitación de la gente de mar, en 1978, en se adoptó en el seno de la OMI la Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar (STCW), que entró en vigor el 28 de abril de 1984. Este convenio fue reformado en 1995, 1997, 1998, 2006 y 2010, y ha sido desarrollado a través del Código de formación, cuya parte A tiene carácter vinculante, ya que constituyen normas mínimas de formación y competencia para la gente de mar, y cuya parte B tiene carácter de recomendación. Este Convenio cuenta con 165 Estados parte, entre los que se encuentran los siguientes Estados: Alemania, Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Bolivia, Camboya, Chipre, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Dinamarca (incluyendo Islas Feroe), Francia, Guinea Ecuatorial, Georgia, Honduras, Islas Marshall, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Moldavia, Mongolia, Myanmar, Panamá, Portugal, Reino Unido (incluyendo Bermudas, Gibraltar, Islas Caimán, Isla de Man e Islas Vírgenes Británicas), Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu¹²⁷². En cambio, no han tenido el mismo éxito las enmiendas de 1996: de los anteriores Estados y territorios, solo se aplican a Curaçao, Francia, Islas Feroe y Portugal¹²⁷³. Cabe destacar que en la conferencia en la que se aprobaron las enmiendas de 2010 al texto original participaron delegados de varios Estados cuyos pabellones se consideran de conveniencia, como Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Chipre, Georgia, Islas Marshall, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Panamá, Portugal (en relación con el registro de Madeira) y Vanuatu, formaron parte del comité de redacción de las enmiendas¹²⁷⁴.

Más de una década después, se adoptó en el seno de la OMI una alternativa al convenio STCW para el sector pesquero, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, hecho en Londres el 7 de julio de 1995. Sin embargo, este convenio no ha tenido el éxito del convenio STCW, ya que solo cuenta con 32 Estados parte, y de los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia, solo se aplica a las Islas Feroe (14 de octubre de 1998), Francia (12 de junio de 2019) y Portugal (23 de enero de 2017).

¹²⁷² IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), págs. 407 – 410.

¹²⁷³ *Ibid.*, pág. 422.

¹²⁷⁴ Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, *Final Act of the Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, STCW/CONF.2/32*, 1 July 2010, disponible en <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/32.pdf> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), págs. 1 – 5.

Por último, otra de las aportaciones de la OMI al estatuto jurídico de los trabajadores del mar fueron las Directrices sobre la provisión de la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar¹²⁷⁵, que constituyen un precedente para la labor posterior de la OIT en esta materia. En ellas, se define el abandono de la tripulación como “la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar”, que ocurre cuando el propietario o la persona que asuman la responsabilidad por la explotación del buque dejan de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta liberación y al pago de cantidades adeudadas o de necesidades básicas, y también cuando se deja al capitán del buque sin medios económicos para su explotación¹²⁷⁶. Además, se indica la cobertura mínima y las modalidades que debería tener la garantía financiera de la que deberían disponer los propietarios de los buques para hacer frente a los gastos de la repatriación de la gente de mar, la provisión de sustento y alojamiento para la misma, los cuidados médicos y los gastos de transporte o de otro tipo que sean razonables¹²⁷⁷. Estas directrices constituyen un instrumento de *soft law* y dependen enteramente del Estado de pabellón del buque para su aplicación, pero, a lo largo de los años, la OMI ha tratado de fortalecer la aplicación de sus disposiciones a través de varias resoluciones y programas.

A principios de los años ochenta, la CNUCYD, en el marco de sus informes sobre la cuestión de los registros abiertos y en previsión de la futura Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, estudió el margen de actuación de los Estados de nacionalidad de los trabajadores a bordo de buques con pabellón de conveniencia (*labour-supplying countries*), y concluyó que, debido al arraigo del sistema de pabellones de conveniencia y a la volatilidad de las decisiones de los navieros en cuanto al trabajo en el mar, no era infrecuente que esos Estados prefirieran admitir condiciones de trabajo deficientes para sus nacionales para asegurarles una fuente de ingresos¹²⁷⁸. Incluso en el caso en que estos Estados dejaran la contratación y colocación de los trabajadores del mar en manos de agencias especializadas con responsabilidad subsidiaria, para que pagaran los salarios adeudados por los navieros a los trabajadores con cargo a las comisiones por enrolamiento o las primas otorgadas por los gobiernos, estas agencias podrían desaparecer con la misma facilidad que los navieros y muchas veces cobraban una cantidad a los trabajadores, con lo cual ellos mismos contribuían a los fondos de las agencias y, con ello, se hacían responsables económicamente (al menos, de forma parcial) de los impagos del

¹²⁷⁵ Resolución A.930(22), de 29 de noviembre de 2001, A.22/Res.93, de 17 de diciembre de 2001.

¹²⁷⁶ Párr. 2.1.3 del Anexo a la Resolución A.930(22).

¹²⁷⁷ Párrs. 4, 5 y 6 de la Resolución A.930(22).

¹²⁷⁸ UNCTAD, *Conditions for registration of ships: Report by the UNCTAD secretariat*, UNCTAD, Genève, 22 January 1982, TD/B/AC.34/2, en United Nations, *UN Documents*, UNCTAD Trade and Development Board, 1981 – 82, TD/B/AC.33/1-3, AC.33/INF.1, A.C33/L.1-2, AC.33/MISC.1, AC.34/1-8, AC.34/CRP.1-7, AC.34/INF.1-2, AC.34/L.1-6, AC.34/MISC.1-2, AC.34/NGO1-4, pág. 23.

naviero¹²⁷⁹. Además, la explotación comercial de agencias de contratación y colocación era contraria al artículo 2.1 del Convenio 9 de la OIT sobre la colocación de la gente de mar, de 10 de julio de 1920¹²⁸⁰, aunque su revisión por parte del Convenio 179 sobre la contratación y la colocación de la gente de mar de 1996 solamente prevé que los Estados eviten la proliferación indebida de los servicios de contratación y colocación privados, que en cualquier caso deben estar sujetas al control de las autoridades del Estado¹²⁸¹. De esta manera, se podría afirmar que se ha flexibilizado el sistema de contratación y colocación internacional de trabajadores del mar, lo cual, unido a la aplicación de la ley del Estado del pabellón en la mayoría de las potenciales situaciones conflictivas, reduce la capacidad de actuación de los Estados de origen de los trabajadores. Por tanto, las soluciones que pueden proponer los Estados de origen de los trabajadores tienen carácter temporal y contingente, y su posición negociadora es débil como consecuencia de la facilidad del naviero para cambiar la tripulación completa del buque en cualquier momento. En el caso del sector pesquero, el artículo 22 del Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca de 2007 no prohíbe la existencia de agencias de contratación y colocación privadas. En cuanto al control del cumplimiento de estas disposiciones para evitar el fraude a través de la interposición de terceros Estados, la regla 1.4 del Reglamento del Convenio sobre el trabajo marítimo obliga a los Estados miembros a exigir a los navieros que recurran a agencias de contratación y colocación de gente de mar situadas en Estados que no sean parte en el Convenio que se aseguren de que aquellas cumplan con las exigencias del Convenio, particularmente en lo que se refiere al respeto de los derechos laborales de la gente de mar¹²⁸². Por tanto, no se

¹²⁷⁹ UNCTAD, *Conditions for registration of ships: Report by the UNCTAD secretariat*, UNCTAD, Genève, TD/B/AC.34/2, 22 January 1982, p. 23, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board, 1981 – 82, TD/B/AC.33/1-3, AC.33/INF.1, A.C33/L.1-2, AC.33/MISC.1, AC.34/1-8, AC.34/CRP.1-7, AC.34/INF.1-2, AC.34/L.1-6, AC.34/MISC.1-2, AC.34/NGO1-4. Sobre la relación contractual entre las diferentes partes y otros aspectos iusprivatistas de la utilización de agencias de contratación y colocación, *vid.* FOTINOPOULOU, O., “The role of manning agencies or the seafarer’s recruitment in the maritime employment market”, en CHAUMETTE, P. (Coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective / Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex, Bilbao, 2016, págs. 239 – 258. Para una información más completa del funcionamiento de las agencias de colocación, *vid.* DOZO, I., “El papel de las agencias intermediarias en la determinación de las condiciones laborales y de vida de los trabajadores del mar”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 465 – 494.

¹²⁸⁰ *Ibid.* De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Alemania (6 de junio de 1925), Francia (25 de enero de 1928) y Panamá (19 de junio de 1970) han ratificado este Convenio, denunciado por la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006.

¹²⁸¹ Art. 2.2 del Convenio. De los Estados considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Francia ratificó este convenio, aunque fue denunciado por el Convenio sobre trabajo marítimo.

¹²⁸² *Vid.* FERNÁNDEZ, M., *op. cit.*, págs. 378 y 379. De hecho, en las propias pólizas firmadas entre las agencias y los navieros, los navieros o las agencias, en función de quién asuma el papel de gestor naval (“*crew manager*”), se obligan a comprobar que la gente de mar es apta para navegar y que se cumplen los requisitos del Estado de pabellón y del Convenio STCW en cuanto a los requisitos de formación y certificados de la tripulación, así como a asumir los eventuales costes de repatriación, entre otras cuestiones. *Vid.* FOTINOPOULOU, O., “The role of manning agencies or the seafarer’s recruitment in the maritime employment market”, *cit.*, pág. 21. Además, en el ámbito de la Unión Europea, conviene tener en cuenta que el TJUE, en su sentencia de 15 de diciembre de 2011, *Jan Voogsgeerd c. Navimer SA*, C-384/10, ECLI:EU:C:2011:842, párrs. 31 – 41, 47 – 50 y 59 – 64, decidió, en un caso sobre la aplicación

cuenta necesariamente con los Estados de origen de la gente de mar, sino que lo que se prevé es que sean los Estados de pabellón y los propios operadores privados los que se responsabilicen de la actividad de este tipo de agencias. Además, aparentemente los sistemas de auditoría de las agencias de contratación y colocación no son eficaces, ya que se siguen produciendo situaciones abusivas¹²⁸³. No obstante, algunos de los Estados de origen más frecuentes sí han ratificado el Convenio, como Bangladesh¹²⁸⁴, China¹²⁸⁵, Filipinas¹²⁸⁶, India¹²⁸⁷, Polonia¹²⁸⁸, Rusia¹²⁸⁹ y Vietnam¹²⁹⁰, por lo que deberían garantizar la aplicación efectiva de las disposiciones del Convenio en relación con las agencias de contratación y colocación establecidas en su territorio.

La preocupación por las condiciones de trabajo de las tripulaciones se encontraba también en el centro de las negociaciones de la CNUCIB, de 1986, ya que, en sus borradores, se pretendía que los Estados de pabellón se asegurasen de que tanto la navegación como los salarios y otras condiciones de trabajo se adaptasen las normas y estándares generalmente aceptados internacionalmente, y que los países de origen de los trabajadores actuaran de forma conjunta para regular las condiciones en las que sus nacionales accederían a sus puestos, e incluso concluyesen tratados con los Estados de pabellón para proteger a sus nacionales¹²⁹¹. En su artículo 5, se exigía que el Estado de pabellón contase con una administración marítima nacional competente y adecuada, sometida a su jurisdicción y control, y que incorporase a su ordenamiento jurídico y cumpliera las reglas y normas internacionales aplicables, entre otros ámbitos, a la seguridad de las personas a bordo. En su artículo 9, se prevenían medidas para promover la formación de la dotación de las tripulaciones y se obligaba al Estado de matrícula a

del Convenio de Roma de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (*DOCE C 27*, de 26 de enero de 1998, págs. 34 – 53), que la interposición de agencias de contratación y colocación, aunque formalmente ostentaran la facultad de dirección, no podía impedir la aplicación al trabajador del Derecho del Estado donde habitualmente se realiza el trabajo, que, en el caso del trabajo a bordo de un buque, se correspondería con el Derecho del Estado a partir del cual el trabajador desempeñe habitual y efectivamente su actividad profesional, desde el que recibe las instrucciones administrativas necesarias para ejecutar y organizar su trabajo, o donde se encuentran sus herramientas de trabajo, ya que los criterios del art. 6 del Convenio de Roma están ordenados jerárquicamente.

¹²⁸³ Vid. FERNÁNDEZ, M., *op. cit.*, págs. 391 – 393. Vid. también ZHAO, M., y AMANTE, M. S. V., “Chinese and Filipino Seafarers: A Race to the Top or the Bottom?”, *Modern Asian Studies*, vol. 39, n.º 3, 2005, págs. 535 – 557, y NGUYEN, T. T.; GHADERI, H.; CAESAR, L. D., y CAHOON, S., “Current Challenges in the Recruitment and Retention of Seafarers: An Industry Perspective from Vietnam”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 30, n.º 2, 2014, págs. 217 – 242.

¹²⁸⁴ Ratificó el Convenio el 6 de noviembre de 2014.

¹²⁸⁵ Ratificó el Convenio el 12 de noviembre de 2015.

¹²⁸⁶ Ratificó el Convenio el 20 de agosto de 2012.

¹²⁸⁷ Ratificó el Convenio el 9 de octubre de 2015.

¹²⁸⁸ Ratificó el Convenio el 3 de mayo de 2012.

¹²⁸⁹ Ratificó el Convenio el 20 de agosto de 2012.

¹²⁹⁰ Ratificó el Convenio el 8 de mayo de 2013.

¹²⁹¹ UNCTAD Secretariat, *A set of basic principles concerning the conditions upon which vessels should be accepted on national shipping registers*, UNCTAD, Genève, 17 March 1983, TD/RS/CONF/PC/2, pp. 2, 7 y 13.

velar por que las condiciones de empleo a bordo fuesen conformes a las reglas y normas internacionales aplicables, que existiesen procedimientos jurídicos adecuados para la solución de los litigios civiles entre los trabajadores del mar y sus empleadores, y que los extranjeros pudieran acceder a los mecanismos jurídicos de protección de sus derechos contractuales en condiciones de igualdad en relación con los nacionales del Estado de pabellón. Además, en su artículo 14 y en su Anexo 1 se proponían medidas para salvaguardar los intereses de los Estados proveedores de mano de obra, como la celebración de acuerdos bilaterales entre los Estados de pabellón y los Estados proveedores de mano de obra sobre el enrolamiento de la gente de mar de los Estados proveedores de mano de obra, la regulación de las actividades de las agencias sujetas a la jurisdicción de los Estados proveedores de mano de obra que proporcionen gente de mar a los buques que enarbolen el pabellón de otro Estado para evitar abusos y contribuir al bienestar de la gente de mar, que los Estados en desarrollo proveedores de mano de obra coordinen sus políticas con respecto a las condiciones en que proporcionarán mano de obra, y la asistencia de la CNUCYD, la OIT y de otros organismos internacionales a los Estados en desarrollo proveedores de mano de obra que lo solicitasen para todo lo relacionado con la adopción de política legislativa, laboral y de formación de los trabajadores del mar.

Como se puede apreciar, se ha producido una importante evolución en la materia con la finalidad de conseguir una mayor protección de los trabajadores del mar, aunque su impacto sobre los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia ha sido desigual. A pesar de la existencia de todos estos convenios, una de las dificultades para la protección de los trabajadores del mar es que los mecanismos para imponer su aplicación siguen dependiendo en gran medida del Estado de pabellón, lo cual resulta problemático en el caso de muchos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. El único mecanismo que establece la CNUMD para casos de incumplimiento de las obligaciones del Estado de pabellón es la comunicación de los hechos a ese Estado para que investigue el caso y tome las medidas necesarias para corregir la situación¹²⁹². De hecho, la jurisdicción del Estado rector del puerto se concibe como complementaria y no sustitutiva de la del Estado de pabellón, y no es tan amplia en relación con cuestiones laborales como en relación con los riesgos para el medioambiente o la conservación de los recursos pesqueros, lo cual es especialmente palpable en la ZEE, donde no existe posibilidad de actuación del Estado rector del puerto en relación con cuestiones laborales¹²⁹³, y en alta mar, donde la principal competencia específica del Estado rector del puerto es en materia de contaminación¹²⁹⁴. Antes de la adopción de la CNUMD, la

¹²⁹² Art. 94.6 de la CNUMD.

¹²⁹³ Esta situación contrasta con su facultad de inspección, apresamiento e iniciación de procedimientos judiciales en ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva establecido en el art. 73 de la CNUMD.

¹²⁹⁴ Arts. 217, 218 y 226 de la CNUMD. Recuérdese que el art. 1.4 de la CNUMD define la contaminación del medio marino como “la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir

propia CNUCYD había considerado poco deseable que el reconocimiento de un derecho de actuación a terceros Estados cuando los Estados de pabellón no pudiesen ejercer su jurisdicción o control sobre un buque desplazase la responsabilidad de estos últimos¹²⁹⁵.

Además, como se puede observar, la principal debilidad del sistema de protección de los trabajadores del mar establecido por la OIT es su aplicación, que, en gran medida, sigue dependiendo del Estado de pabellón y, aunque incluye un mecanismo de supervisión, no tiene aparejado ningún mecanismo específico de sanción por incumplimiento. Cuando el control del cumplimiento de los estándares y la sanción de los incumplimientos por parte del Estado de pabellón falla, existen dificultades jurídicas para que otros Estados puedan intervenir. Para paliar los efectos de la tradicional regla de *pacta tertiis*, a lo largo de los años se han desarrollado una serie de mecanismos de control por parte del Estado rector del puerto para contrarrestar la posible inactividad del Estado de pabellón, como los *Memoranda of Understanding* (MOU), cuyo funcionamiento se analizará posteriormente. Los MOU han sido de gran eficacia en relación con la implementación de estándares de seguridad técnica del buque, pero se ha considerado que se centran más en cuestiones de seguridad y prevención de la contaminación, y no examinan detenidamente las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques¹²⁹⁶. Efectivamente, se trata de cuestiones más difíciles de controlar que las técnicas porque requerirían de un seguimiento continuo que sólo podría llevar a cabo el Estado de pabellón, no existen estadísticas comparables de las condiciones de trabajo en función del pabellón que enarbolan los buques y los incumplimientos son más fáciles de enmascarar, ya que, en ocasiones, los navieros cuentan con el respaldo de los oficiales y de documentación falsificada para apoyar sus afirmaciones¹²⁹⁷. Además, se debe tener en cuenta que los MOU no se aplican a los buques pesqueros, por lo que una parte muy importante de los trabajadores del mar tienen un sistema de protección frente a las vulneraciones de los estándares internacionales menos eficaz¹²⁹⁸.

Los estándares laborales aprobados por la OIT, representados por el Convenio 147 sobre la marina mercante de 1976, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, y el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, forman parte de los instrumentos relevantes que deben aplicar las partes del MOU

efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”.

¹²⁹⁵ UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, p. 19, en UNCTAD, *UN Documents, Trade and Development Board 1977*, TD/B/C.4/158-169

¹²⁹⁶ Vid. SILOS, J. M., et al., “Trends in the global market for crews: A case study”, *Marine Policy*, vol. 36, n.º. 4, 2012, pág. 86.

¹²⁹⁷ Vid. DESOMBRE, E. R., *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, MIT Press, Cambridge, 2006, págs. 135 y 136.

¹²⁹⁸ Vid. BECKER-WEINBERG, V., “Human Trafficking & IUUF: Legal and Gender Implications”, en PAPANICOLOPULU, I. (Ed.), *Gender and the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2019, págs. 149 y 150.

de París¹²⁹⁹, del MOU de Tokio¹³⁰⁰, del MOU del Caribe¹³⁰¹, del MOU Mediterráneo¹³⁰², del MOU del Océano Índico¹³⁰³, del MOU sobre control por el Estado rector del puerto para la región de África Occidental y Central (conocido como “MOU de Abuya”)¹³⁰⁴ y del MOU de Riad¹³⁰⁵. Además, el Convenio sobre trabajo marítimo de 2006 se ha visto como una mejora en el control los estándares de seguridad de las actividades marítimas, y se ha utilizado para medir el cumplimiento de estándares en los mecanismos de control por el Estado rector del puerto¹³⁰⁶. El único MOU que no incluye previsiones sobre estándares laborales en relación con la inspección es el MOU de Viña del Mar (también conocido como MOU latinoamericano), aprobado en 1992. En cualquier caso, todos los MOU incorporan cláusulas de tratamiento no más favorable, de manera que se puede inspeccionar a cualquier buque, aunque su Estado de pabellón hubiera ratificado el Convenio.

En el caso del MOU de París, concluido en 1982, se consideran como instrumentos relevantes el Convenio 147 sobre la marina mercante de 1976, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, y el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006¹³⁰⁷. Además, de conformidad con el artículo 2.2 del MOU de París, se deben seguir las disposiciones específicas para la aplicación de estos preceptos consignadas en el Anexo 2. Este Anexo contiene provisiones especiales para la aplicación del Convenio sobre trabajo marítimo, por un lado, y para el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) y su protocolo, por otro lado. Con respecto al Convenio sobre el trabajo marítimo, se prevé que el oficial de control por parte del Estado rector del puerto decida cuándo realizar una inspección más detallada, de acuerdo con su juicio profesional y con los motivos enumerados en el Anexo 9, entre los que se encuentra la existencia de deficiencias en las condiciones de vida y trabajo básicas de la tripulación o de problemas en la capacidad o en la comunicación de los principales miembros de la tripulación¹³⁰⁸. El juicio del Estado de rector del puerto también abarca la decisión sobre los casos en los que las condiciones a bordo suponen un riesgo para la seguridad o la salud de los

¹²⁹⁹ Art. 2.1.10 – 12 del MOU de París.

¹³⁰⁰ Art. 2.1.10 y 11 del MOU de Tokio.

¹³⁰¹ Art. 2.1.10, 11 y 16 del MOU del Caribe.

¹³⁰² Art. 2.1 del MOU Mediterráneo.

¹³⁰³ Art. 2.1 del MOU del Océano Índico.

¹³⁰⁴ Art. 2.1.13 y 14 del MOU de Abuya.

¹³⁰⁵ Art. 2.1 del MOU de Riad.

¹³⁰⁶ *Vid.* SILOS, J. M., *et al.*, *op. cit.*, pág. 84.

¹³⁰⁷ Art. 2.1.10 – 12 del MOU de París. Sobre el Convenio 147 de la OIT y el desarrollo de las disposiciones de este y otros instrumentos de la misma en el Derecho de la Unión Europea, *vid.* FOTINOPOULOU, O., “La incidencia de la evolución normativa sobre seguridad marítima internacional en la protección de los derechos sociales de la gente de mar”, en SOBRINO, J. M. (Coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 627 – 647.

¹³⁰⁸ Arts. 3 y 6.6 y 7 del Anexo 9 del MOU de París.

trabajadores del mar que precise de modificaciones en esas condiciones o de la detención del buque hasta que se tomen las medidas necesarias. Además, todas las quejas que no sean manifiestamente infundadas en relación con las condiciones a bordo se investigarán en profundidad y se tomarán las medidas que sean necesarias. En cuanto a los otros dos instrumentos de la OIT, se prevé que las inspecciones a bordo de los buques en relación con ellos se referirán al Convenio 138 sobre la edad mínima de 1973, el Convenio 58 (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo) de 1936, el Convenio 7 sobre la edad mínima (trabajo marítimo) de 1920, el Convenio 73 sobre el examen médico de la gente de mar de 1946, los artículos 4 y 7 del Convenio 134 sobre la prevención de accidentes (gente de mar) de 1970, el Convenio 92 sobre el alojamiento de la tripulación (revisado) de 1949, el Convenio 68 sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques) de 1946, el Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970, el Convenio 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996, y los artículos 3 y 4 del Convenio 53 sobre los certificados de capacidad de los oficiales de 1936. Además, el oficial de control del Estado rector del puerto tiene la misma discrecionalidad limitada que en los casos en los que se aplica el Convenio sobre el trabajo marítimo para la toma de decisiones sobre el buque. Si se recibe cualquier informe, notificación o queja de que los estándares sobre negociación colectiva, repatriación y protección médica de los trabajadores del mar, entre otras cuestiones, se notificará a la administración del Estado de pabellón, con una copia a la OIT. Desde el punto de vista de la ITF, tanto Chipre como Malta ofrecen pabellones de conveniencia, y también se consideran como tales los segundos registros de Alemania y Francia, así como algunos segundos registros de Reino Unido (Bermudas y Gibraltar).

En el caso del MOU de Tokio, aprobado en 1993, se excluye de la lista de instrumentos relevantes a efectos de inspección el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976¹³⁰⁹. Al igual que en el MOU de París, se establecen disposiciones concretas sobre la aplicación de los Convenios de la OIT en el artículo 2.2, que se remite al Manual de control del Estado rector del puerto de Asia-Pacífico. Además, se establece una limitación a la alteración de la estructura o instalaciones de alojamiento en los buques en aplicación de los Convenios de la OIT si los buques fueron botados antes del 1 de abril de 1994 (en el caso del Convenio de 1976) o del 20 de agosto de 2013 (en el caso del Convenio de 2006). Dos Estados miembros del MOU de Tokio (Islas Marshall y Vanuatu), una autoridad miembro (Panamá) y dos autoridades observadoras (Corea del Norte y Tonga) se consideran pabellones de conveniencia según la ITF.

El MOU del Caribe, de 1996, admite como estándar el Convenio de la OIT sobre la marina mercante (normas mínimas), el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976 y el Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006, al igual que los dos MOU anteriores¹³¹⁰. Además, de conformidad con el

¹³⁰⁹ Art. 2.1.10 y 11 del MOU de Tokio.

¹³¹⁰ Art. 2.1.10, 11 y 16 del MOU del Caribe.

artículo 2.2 y 3 del MOU, con respecto a los convenios citados de la OIT, se aplicarán las disposiciones de los artículos 4 y 5 del Anexo 1A, similares a las del Anexo 2 del MOU de París, aunque, en las inspecciones sobre el cumplimiento del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, no se tienen en cuenta el Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970 ni el Convenio 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996, ni determinados convenios relativos a los documentos de identidad y cobertura médica, ni el Convenio 166 sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de 1987. Téngase en cuenta que la ITF considera a varios de los Estados parte de este MOU como pabellones de conveniencia, como Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Islas Caimán, Curaçao (las antiguas Antillas Holandesas), Jamaica, Panamá y San Vicente y las Granadinas, lo cual hace que revista una importancia singular. No obstante, este MOU no elimina necesariamente los riesgos asociados a la utilización de estos pabellones, especialmente porque muchos de los buques abanderados en Estados de conveniencia nunca hacen escala en esa región. Además, como en todos los MOU, los Estados solo tienen la obligación de aplicar los convenios de los que son parte, a tenor de lo establecido en el artículo 2.4 del MOU del Caribe, por lo que no se les obliga a asumir compromisos adicionales.

Por su parte, el artículo 2.1 del MOU Mediterráneo, de 1997, remite a los instrumentos citados en el artículo 1.1.1.10 – 12 del Anexo 1 (Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, Convenio sobre la marina mercante de 1976 y Protocolo de 1996, en caso de resultar aplicable), a los que añade sus protocolos y enmiendas y códigos relacionados con ellos de carácter vinculante que se encuentren en vigor. El artículo 2.2 del MOU establece que, con respecto al Convenio sobre marina mercante (normas mínimas) de 1976, se aplicarán las instrucciones del Anexo 1 para la aplicación de la publicación de la OIT “Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. Directrices sobre procedimientos”. Además, en el artículo 3 del Anexo 1 se establecen provisiones prácticamente idénticas a las del Anexo 2 del MOU de París sobre la aplicación de los convenios de la OIT y se especifica que las directrices y pautas de aplicación de la OIT se deben tener en cuenta para las inspecciones, salvo algunas cuestiones concretas (entre las que se incluyen las disposiciones de la publicación de la OIT “Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. Directrices sobre procedimientos” sobre los certificados de los oficiales y las horas de trabajo a bordo) que tienen carácter informativo para los oficiales de control por el Estado rector del puerto. En el Anexo 3, que enumera los motivos por los que se hace necesaria una inspección más detallada del buque, incluye la existencia de “indicios de que miembros importantes de la tripulación sean incapaces de comunicarse adecuadamente entre ellos o con otras personas a bordo, o que el buque sea incapaz de comunicarse con las autoridades en tierra en un idioma común de esas autoridades”¹³¹¹, “algún certificado se ha obtenido de forma fraudulenta o la persona que lo ostenta no es la persona para la

¹³¹¹ Art. 1.3 (traducción propia).

que se había expedido originalmente el certificado”¹³¹², “el buque tiene un capitán, oficial o marineros que ostenten certificados emitidos por países que no hayan ratificado el Convenio STCW”¹³¹³, “información o indicios de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones fundamentales a bordo relacionadas con la seguridad de los buques o prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han llevado a cabo”¹³¹⁴, “la ausencia de una tabla de organización del trabajo a bordo o registros de horas de trabajo o descanso de los trabajadores del mar”¹³¹⁵, “el buque ha cambiado de pabellón para evitar el cumplimiento del CTM o el buque enarbola el pabellón de un Estado que no ha ratificado el CTM de 2006”¹³¹⁶, “existe una queja en la que se afirma que determinadas condiciones de trabajo y vida en el buque no cumplen los requisitos del CTM de 2006 o [se descubre] como consecuencia de una investigación de una queja en tierra”¹³¹⁷, “las condiciones de trabajo y vida en el buque no cumplen los requisitos del CTM”¹³¹⁸, y la existencia de informes o quejas de los oficiales, de la tripulación o de cualquier persona con interés legítimo en la explotación segura del buque, las condiciones de vida y de trabajo o la prevención de la contaminación¹³¹⁹. De los diez Estados miembros del MOU Mediterráneo, Chipre, Líbano y Malta son pabellones de conveniencia de conformidad con los criterios de la ITF.

En la lista de instrumentos relevantes del MOU del Océano Índico, de 1998, se omite el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, pero en el artículo 2.2 del MOU se prevé la aplicación de normas especiales consignadas en el Anexo 2 y en un manual especial¹³²⁰. En el artículo 1.1.d) del Anexo 2 del MOU, se prevé la aplicación de la publicación de la OIT “Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. Directrices sobre procedimientos”. Las disposiciones del artículo 4 del Anexo 2 del MOU son prácticamente idénticas a las del Anexo 2 del MOU de París, aunque para las inspecciones no se aplican el Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970 ni el Convenio 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996, entre otras convenciones. En este punto, el MOU del Océano Índico es muy similar al MOU del Caribe. Los Estados miembros de este MOU considerados como pabellones de conveniencia por la ITF son Comoras, Mauricio, Myanmar y Sri Lanka.

¹³¹² Art. 1.4 (traducción propia).

¹³¹³ Art. 1.5 (traducción propia).

¹³¹⁴ Art. 1.12 (traducción propia).

¹³¹⁵ Art. 1.13 (traducción propia).

¹³¹⁶ Art. 1.14 (traducción propia).

¹³¹⁷ Art. 1.15 (traducción propia).

¹³¹⁸ Art. 1.16 (traducción propia).

¹³¹⁹ Art. 1.17 (traducción propia).

¹³²⁰ Art. 2.1 del MOU del Océano Índico.

En el caso del MOU de Abuya, aprobado en 1999, como en el MOU de Tokyo, se excluye el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976¹³²¹. Además, en relación con los convenios de la OIT, de conformidad con el art. 2.2, se aplicarán las disposiciones especiales del Anexo 2, cuyo contenido es prácticamente idéntico al del Anexo 2 del MOU de París en cuanto al Convenio sobre el trabajo marítimo. De los miembros de este MOU, Liberia y Santo Tomé y Príncipe están considerados por la ITF como pabellones de conveniencia.

El MOU del Mar Negro, firmado en el año 2000, repite exactamente el mismo esquema que el del MOU de Abuya: excluye de su lista de instrumentos relevantes el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976¹³²² y prevé procedimientos específicos en su Anexo 2¹³²³. En este caso, además, el texto del Anexo 2 es idéntico al del Anexo 2 del MOU de París. El único miembro considerado como pabellón de conveniencia por la ITF es Georgia.

En el caso del MOU de Riad, de 2004, solo se menciona el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, aunque se incluyen también “los Protocolos y enmiendas a estos convenios y códigos relacionados con estos de carácter vinculante en cuanto entren en vigor”¹³²⁴. Además, en el art. 2.2 del MOU de Riad se indica que, en relación con el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976, las autoridades aplicarán las instrucciones del Anexo 1 para la aplicación de la publicación de la OIT “Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. Directrices sobre procedimientos”. Como se puede apreciar, se trata de un texto similar al del MOU Mediterráneo. Además, se trata del único MOU que no incluye entre sus miembros a ningún pabellón de conveniencia incluido en la lista de la ITF.

En cuanto a la eficacia de la actividad de los MOU, esta es difícil de comparar debido a las características de los informes que publican. En el último informe anual del MOU de París (2018), el 7.96 % de las deficiencias detectadas durante las inspecciones eran infracciones de las condiciones de trabajo, como la protección de la salud, sanidad, protección del bienestar y de seguridad social¹³²⁵. Los resultados de las inspecciones de los últimos años (2016 – 2019) demuestran que los diez principales tipos de deficiencias que se observan en relación con el alojamiento, comida y fonda son las siguientes: problemas relacionados con cámaras de refrigeración y su limpieza (se detectó un total de 773 deficiencias, con un total de 16 detenciones), instalaciones sanitarias (743 deficiencias, con un total de 63 detenciones), cocinas (618 deficiencias y 18

¹³²¹ Art. 2.1.13 y 14 del MOU de Abuya.

¹³²² Art. 2.1.7 del MOU del Mar Negro.

¹³²³ Art. 2.2 del MOU del Mar Negro.

¹³²⁴ Art. 2.1 del MOU de Riad.

¹³²⁵ *Infographic Paris MoU Annual 2018*, Paris MOU, Paris, 2018, disponible en <https://www.parismou.org/infographic-paris-mou-annual-2018> (fecha de última consulta: 27 de septiembre de 2019). El desglose de las deficiencias y detenciones por pabellón se puede consultar en <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-results-deficiencies> (fecha de última consulta: 17 de enero de 2020).

detenciones), limpieza (480 deficiencias y 33 detenciones), cantidad de las provisiones (347 deficiencias y 38 detenciones), reservas de agua (332 deficiencias y 11 detenciones), calidad y valor nutricional de las provisiones (314 deficiencias y 24 detenciones), control de la temperatura y ventilación (299 deficiencias y 33 detenciones), temperatura de la comida (272 deficiencias y 10 detenciones) y segregación de los alimentos (250 deficiencias). Además, en relación con las condiciones de empleo, los seis campos en los que se detectaron deficiencias fueron los siguientes: salarios (246 deficiencias y 135 detenciones), cálculo y pago de los salarios (162 deficiencias y 72 detenciones), otras condiciones de empleo (214 deficiencias), horas de trabajo y descanso (182 deficiencias y 12 detenciones), documentación jurídica sobre horas de trabajo y de descanso (156 deficiencias), medidas para asegurar la transmisión a las familias de los trabajadores del mar (10 deficiencias). Por lo que respecta a la protección de la salud, cobertura sanitaria y seguridad social, los principales ámbitos en los que se han encontrado deficiencias son los siguientes: electricidad (1115 deficiencias y 38 detenciones), cuerdas y cables (908 deficiencias y 11 detenciones), accesos y estructuras del buque (893 deficiencias y 23 detenciones), limpieza de la sala de máquinas (829 deficiencias y 56 detenciones), protección de las máquinas o fragmentos (665 deficiencias y 8 detenciones), iluminación de los espacios de trabajo (615 deficiencias y 23 detenciones), otras condiciones de protección de la salud y cobertura médica (594 deficiencias y 1 detención), molinetes y cabestrantes (539 deficiencias y 13 detenciones), equipamiento médico (512 deficiencias y 23 detenciones), equipamiento personal (387 deficiencias y 18 detenciones) y dispositivos de anclaje (327 deficiencias y 17 detenciones). En cuanto a los requisitos mínimos relativos a condiciones de trabajo, las deficiencias se detectaron en cinco ámbitos: aptitud psicofísica (147 deficiencias y 11 detenciones), servicios de contratación y colocación (27 deficiencias), edad mínima (2 deficiencias y 3 detenciones) y trabajo nocturno (3 deficiencias y 1 detención).

En cuanto a las condiciones de vida y de trabajo, los datos del MOU de París separan las dos categorías. En relación con las condiciones de vida a bordo, las deficiencias y detenciones se reducen en número y, las principales deficiencias se detectaron en los siguientes ámbitos: cantidad de provisiones (18 deficiencias), instalaciones sanitarias (16 deficiencias), limpieza (8 deficiencias), ruido (6 deficiencias y 1 detención). En cuanto a las condiciones de trabajo, el principal ámbito en el que se han detectado deficiencias es el de limpieza de la sala de máquinas (642 deficiencias y 51 detenciones), protección de maquinaria peligrosa (138 deficiencias y 6 detenciones), horas de trabajo y descanso (80 deficiencias y 4 detenciones), seguridad de bodegas y tanques (49 deficiencias y 3 detenciones), y estiba (27 deficiencias y 2 detenciones).

Por lo que se refiere al MOU de Tokyo, en cuanto a cuestiones laborales, no se detallan los tipos de infracciones relacionadas con las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques por bandera, aunque se ofrecen las cifras totales: 410 infracciones de las condiciones de vida a bordo, 2126 infracciones de las condiciones de trabajo a bordo, 48 infracciones de los requisitos mínimos para los trabajadores del mar, 545

infracciones de las condiciones de empleo; 1094 infracciones relacionadas con el alojamiento, las áreas de descanso y alimentación, y 2571 infracciones de las normas de protección de la salud, atención médica y seguridad social¹³²⁶. En total, 6794 infracciones del total de 74957 infracciones detectadas (un 9.06 %).

En conclusión, la creación de los MOU ha sido efectiva para detectar y tratar de corregir las deficiencias de muchos buques deficientes que no garantizaban suficientemente las condiciones de vida y de trabajo a bordo. Sin embargo, se debe recordar que contribuyen a una asignación ineficiente de recursos, en el sentido de que, si los Estados de pabellón cumplieran puntualmente con sus obligaciones internacionales y eliminaran de sus registros a los buques deficientes, no sería necesario destinar tantos recursos a los mecanismos de control por parte del Estado rector del puerto. Al mismo tiempo, cabría plantearse si la aplicación estricta de la normativa internacional afectaría de forma negativa al tráfico marítimo mundial, teniendo en cuenta el gran porcentaje del tonelaje que navega bajo pabellones de conveniencia y que, en ocasiones, se ha considerado que el ahorro de costes derivado de su utilización es necesario para la supervivencia de la actividad.

Además de las competencias del Estado rector del puerto, cabría también tener en cuenta la perspectiva de los derechos humanos¹³²⁷. Las condiciones peligrosas o insalubres de trabajo podrían suponer un incumplimiento de la prohibición de la tortura, de la esclavitud y del trabajo forzado establecida en los artículos 3 y 4 del Convenio Europeo de los Derechos Humanos (CEDH), o incluso, en el peor de los casos, una vulneración del derecho a la vida que reconoce el artículo 2 del CEDH, entendido en el sentido que le confirió el Tribunal Europeo de los Derechos Humanos (TEDH) en el caso *Makaratzis c. Grecia*¹³²⁸, es decir, teniendo en cuenta que incluye la obligación del Estado de tomar las medidas necesarias para salvaguardar la vida de aquellos que se encuentren bajo su jurisdicción. El mismo derecho se reconoce, como es sabido, en la DUDH, en el PIDCP, en el Convenio SOLAS y en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, por lo que se podría acceder a los mecanismos jurisdiccionales vinculados a los tratados sobre derechos humanos. En consonancia con estos planteamientos, el TIDM, de forma incidental y sin invadir la jurisdicción de otros tribunales internacionales, declaró que, aunque no era competente para conocer de los aspectos relativos a las violaciones de los derechos humanos, los Estados debían

¹³²⁶ *Ibid.*, pág. 33.

¹³²⁷ Sobre la aplicación concreta de los derechos humanos en el mar y las disposiciones de los tratados de derechos humanos en el mar, *vid.* ANTONOVA, A. S., “The rhetoric of ‘responsible fishing’: Notions of human rights and sustainability in the European Union’s bilateral fishing agreements with developing states”, *Marine Policy*, vol. 70, n.º. 1, 2016, págs. 77 – 84; KHALIQ, U., “Jurisdiction, Ships and Human Rights Treaties”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 324 – 360; SONG, A. M., y SOLIMAN, A., “Situating human rights in the context of fishing rights – Contributions and contradictions”, *Marine Policy*, vol. 103, n.º. 1, 2019, págs. 19 – 26.

¹³²⁸ ECHR 694; (2005) 41 EHRR 49. Sobre la aplicabilidad de esta jurisprudencia al trabajo marítimo en buques con pabellones de conveniencia, *vid.* ZHANG, P., *et al.*, *op. cit.*, págs. 81 – 86.

cumplir con sus obligaciones en materia de derechos humanos en el mar¹³²⁹, y determinó que el fundamento del procedimiento de pronta liberación de buques y tripulaciones eran “consideraciones elementales de humanidad”¹³³⁰, estableciendo un nexo entre las cuestiones sometidas a su jurisdicción y los derechos humanos¹³³¹. Además, en el caso del *M/V Virginia G*, el tribunal se ha pronunciado en relación con la posibilidad de que determinadas prácticas puedan constituir una vulneración de los derechos humanos en el marco de los casos de pronta liberación de buques y tripulaciones, considerando que la retención de los pasaportes de la tripulación del buque por parte de las autoridades de Guinea-Bissau no suponía una pena privativa de libertad en el sentido del artículo 73.3 de la CNUDM¹³³². Sin embargo, la consideración de si en un procedimiento penal se ha vulnerado el derecho a la libertad y otros derechos corresponde a los tribunales competentes en materia de derechos humanos, como el TEDH¹³³³.

En el caso de la Unión Europea, se han adoptado numerosas medidas para proteger el trabajo en el mar a bordo de buques comunitarios, dentro del compromiso de esta organización con una navegación marítima de alta calidad. Así, para reforzar la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, la UE adoptó las Directivas 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹³³⁴, y 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006¹³³⁵, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por el Convenio a los Estados de pabellón

¹³²⁹ *Juno Trader* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea Bissau), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports* 2004, p. 17, párr. 77; *Tomimaru* (Japón c. Federación de Rusia), pronta liberación, sentencia, *ITLOS Reports* 2005 – 2007, p. 74, párr. 76; *M/V Louisa* (San Vicente y las Granadinas c. Reino de España), Sentencia, *ITLOS Reports* 2013, p. 4, párrs. 154 y 155.

¹³³⁰ *Juno Trader* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea Bissau), Pronta Liberación, Sentencia *ITLOS Reports* 2004, p. 17, párr. 77.

¹³³¹ Sobre esta cuestión, *vid.* TURGIS, S., « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et le droit international des droits de l’homme », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, A. Pedone, Paris, 2018, págs. 333 – 354.

¹³³² *M/V Virginia G* (Panamá c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports* 2014, p. 4, párrs. 297 – 310.

¹³³³ Así, en relación con la presunta vulneración del art. 5.3 del CEDH, la sentencia del TEDH (Gran Sala), *Mangouras c. España*, 12050/04, de 28 de septiembre de 2010, párrs. 78 – 93.

¹³³⁴ *DOUE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 57 – 100. Esta Directiva fue transpuesta a través del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, *BOE* núm. 317, de 30 de diciembre de 2010, págs. 108664 – 108702. En el art. 3.10 de su Anexo X, se prevén una serie de criterios para la inmovilización del buque en relación con ámbitos regulados por los Convenios de la OIT, como la insuficiencia de alimentos y agua potable, condiciones excesivamente insalubres a bordo, insuficiencia de los sistemas de calefacción o ventilación, muestras claras de fatiga en parte del personal de servicio, etc.

¹³³⁵ *DOUE* L 329, de 10 de diciembre de 2013, págs. 1 – 4. Esta Directiva fue transpuesta en España a través del Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles, *BOE* núm. 111, de 9 de mayo de 2015, págs. 40711 – 40721.

por parte de los Estados miembros¹³³⁶. Además, en un informe del Parlamento Europeo se contemplaba a los pabellones de conveniencia como una forma de *dumping* social, ya que constituían una práctica abusiva y un obstáculo para el mantenimiento de una protección social elevada en la Unión Europea¹³³⁷.

Además de la cuestión de la competencia, en el ámbito del Derecho comunitario, una de las cuestiones que suscitaron mayor controversia en la jurisprudencia en relación con la utilización de pabellones de conveniencia fue el derecho a huelga y a sindicarse, es decir, el ejercicio de los derechos colectivos, por su relación con la libre prestación de servicios¹³³⁸. En ese sentido, el TJUE ha desarrollado una línea jurisprudencial clara según la cual prioriza las libertades económicas comunitarias por encima de las cláusulas de protección reforzada que pudieran obstaculizarlas, incluso a pesar de la incorporación por referencia de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que recoge en su artículo 28 el derecho de negociación y de acción colectiva, al Derecho originario tras la reforma del artículo 6 del Tratado de la Unión Europea como consecuencia de la adopción del Tratado de Lisboa¹³³⁹. La fundamentación jurídica de esta doctrina del TJUE la constituye el artículo 28 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en el que se indica que los trabajadores y los empresarios, o sus representantes, tienen derecho a negociar y celebrar convenios colectivos y a emprender las acciones colectivas que sean pertinentes para la defensa de sus intereses, pero deben hacerlo de conformidad con el Derecho de la Unión y con las legislaciones y prácticas nacionales. Este inciso ha sido interpretado por el tribunal como decisivo para determinar la posibilidad de restringir este derecho cuando entra en conflicto con las libertades fundamentales consignadas en los Tratados. En línea con estos planteamientos, se presentó una propuesta de Reglamento del Consejo sobre el ejercicio del derecho a adoptar medidas de conflicto colectivo en el contexto de la

¹³³⁶ Vid. CAMÓS, I., “La toma de decisiones en el ámbito de la UE en desarrollo del Convenio sobre trabajo marítimo y las condiciones de empleo y de trabajo de la gente del mar”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 70 y 71.

¹³³⁷ COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el dumping social en la Unión Europea (2015/2255(INI))*, A8-0255/2016, Parlamento Europeo, Estrasburgo, 18 de agosto de 2016, pág. 20.

¹³³⁸ Vid. RODRÍGUEZ, E., *op. cit.*, pág. 249.

¹³³⁹ Los casos en los que el tribunal ha desarrollado esta línea jurisprudencial han sido Sentencia de 11 de diciembre de 2007, *The International Transport Workers' Federation y The Finnish Seamen's Union c. Viking Line ABP y OÜ Viking Line Eesti*, C-438/05, ECLI:EU:C:2007:772, párrs. 44, 52, 61, 72 – 74 y 90; Sentencia de 18 de diciembre de 2007 *Laval un Partneri Ltd c. Svenska Byggnadsarbetareförbundet, Svenska Byggnadsarbetareförbundets avdelning 1, Byggettan y Svenska Elektrikerförbundet*, C-341/05, ECLI:EU:C:2007:809, párrs. 91, 95 – 101 y 103 – 111; Sentencia de 19 de junio de 2008, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Gran Ducado de Luxemburgo*, C-319/06, ECLI:EU:C:2008:350, párrs. 81 y 82, y Sentencia de 8 de julio de 2014, *Fonship A/S c. Svenska Transportarbetareförbundet y Facket för Service och Kommunikation (SEKO) y Svenska Transportarbetareförbundet contra Fonship A/S*, C-83/13, ECLI:EU:C:2014:2053, párr. 41. Para la constatación de esta tendencia del tribunal en el ámbito marítimo y en otros ámbitos, *vid.* RODRÍGUEZ, E., *op. cit.*, pág. 249.

libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios en marzo de 2012, pero se retiró el 16 de abril de 2013¹³⁴⁰.

Con respecto a esta cuestión, cabe destacar que, de conformidad con la sentencia del caso *Fonnskip*, el hecho de que el buque enarbolen un pabellón de conveniencia de un tercer Estado (en el caso mencionado, Panamá) no es óbice para que la sociedad naviera se considere titular de las libertades comunitarias y, en particular, de la libertad de prestación de servicios, siempre y cuando la sociedad explotadora del buque sea nacional de algún Estado miembro de la Unión Europea o de la AELC y esté establecida en su territorio, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) n.º. 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros¹³⁴¹. Por tanto, el TJUE ha confirmado las ventajas de esta línea jurisprudencial con respecto a los buques que enarbolan pabellones de conveniencia explotados desde el territorio de la UE o de la AELC, priorizando los intereses empresariales sobre la protección de los trabajadores y dejando la puerta abierta, de alguna forma, a posibles fraudes de ley¹³⁴². Además, no consideró relevantes las consideraciones sobre cuestiones laborales que había incluido el Abogado General en sus Conclusiones, como la posibilidad de que la prevención de la competencia desleal por parte de empresas que retribuyen a sus trabajadores a un nivel inferior al que corresponde al salario mínimo podrían considerarse un objetivo legítimo, ya que esta práctica de creación artificial de las condiciones de aplicación del Reglamento obstaculizaría su principal objetivo, que era la consecución de una competencia leal¹³⁴³.

Al margen de la actuación de las organizaciones internacionales, en este ámbito ha tenido una importancia singular la actuación de la ITF, que, desde 1948, a través de diferentes campañas de boicot a los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia y de negociaciones con los navieros, ha intentado mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo de estos buques. En numerosas ocasiones, han elaborado convenios colectivos que imponían salarios incluso más elevados que en algunos Estados marítimos tradicionales y, además, han implantado dos clases de certificados: el certificado azul, que distingue a los buques en los que los trabajadores reciben un salario acorde a lo estipulado en un convenio colectivo negociado por la propia unión o aprobado por ella y reciben información actualizada sobre sus condiciones laborales, y el certificado verde, que se concede a los buques de los navieros europeos y japoneses que participan en el *International Bargaining Forum* sobre condiciones de trabajo a

¹³⁴⁰ COM(2012) 130 final, de 21 de marzo de 2012.

¹³⁴¹ DOCE L 378, de 31 de diciembre de 1986, págs. 1 – 3.

¹³⁴² Vid. RODRÍGUEZ, E., *op. cit.*, págs. 256 y 258.

¹³⁴³ Conclusiones del Abogado General Sr. Paolo Mengozzi, presentadas el 1 de abril de 2014, asunto C-83/13, *Fonnskip A/S contra Svenska Transportarbetareförbundet, Facket för Service och Kommunikation (SEKO) y Svenska Transportarbetareförbundet contra Fonnskip A/S*, ECLI:EU:C:2014:201, párrafos 88 – 94.

bordo, creado en 2003, aunque las condiciones resultantes del mismo suelen ser más flexibles que las de los convenios colectivos concluidos por la ITF con los navieros individualmente¹³⁴⁴. Sin embargo, el porcentaje de la flota mundial cubierta por acuerdos con la ITF es relativamente bajo, aunque ha variado a lo largo de los años¹³⁴⁵, y, como notó la CNUCYD hace décadas, estas iniciativas no son equivalentes a las que podrían imponer los Estados para mejorar las condiciones de sus nacionales a bordo de los buques con pabellón de conveniencia, porque la única medida coercitiva que las respalda es la de la acción directa en puerto (consistente en impedir las actividades de carga y descarga de los buques afectados, así como en privarlos del servicio de remolque) y sus repercusiones sobre la reputación de los navieros. La eficacia de los piquetes se ha puesto en duda, ya que, en varios casos, los navieros aceptaron un convenio colectivo de la ITF para poder eludir la acción de los afiliados, pero, una vez abandonado el puerto en cuestión, lo denunciaron, o simplemente obligaron a los trabajadores del mar a devolverles la mejora en el salario del convenio¹³⁴⁶. Además, salvo en determinadas compañías bien conocidas o de gran tamaño, la repercusión moral o putativa de las medidas de la ITF, desgraciadamente, resulta fácil de evitar o reducir gracias a las facilidades que otorgan los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia para cambiar el nombre del buque, su pabellón y la estructura societaria tras la que se amparan los verdaderos propietarios del buque¹³⁴⁷. Por tanto, la labor de este tipo de organizaciones, aunque muy necesaria y encomiable, no puede ni debe eximir a los Estados de las obligaciones y responsabilidades que les impone el Derecho internacional.

Estas mismas características de los pabellones de conveniencia dificultan que, incluso en el caso de que se constaten los incumplimientos, los verdaderos propietarios del buque sean sometidos a un proceso judicial, impidiendo o, en el mejor de los casos, obstaculizando la declaración de responsabilidad de los navieros por el incumplimiento del Derecho y la consiguiente condena, así como la posibilidad de que los trabajadores se resarzan de los daños o puedan hacer valer sus créditos sobre el buque¹³⁴⁸. En primer lugar, los buques normalmente son propiedad directa de sociedades que pueden ser o no

¹³⁴⁴ Vid. DESOMBRE, E. R., *Flagging Standards (...)*, cit., págs. 141 y 142.

¹³⁴⁵ Vid. COLES, R., y WATTS, E. (Eds.), *op. cit.*, págs. 33 y 34. En 2004, la ITF estimaba que el 30 % de los buques matriculados en Estados considerados como pabellones de conveniencia estaban cubiertos por convenios colectivos aprobados por la ITF, de acuerdo con DESOMBRE, E. R., *Flagging Standards (...)*, cit., pág. 146.

¹³⁴⁶ UNCTAD, *Action on the question of open registries: Open-registry fleets*, TD/B/C.4/220, 3 March 1981, p. 18, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1980, TD/B/C.4/199-222.

¹³⁴⁷ UNCTAD, *Action on the question of open registries: Open-registry fleets*, TD/B/C.4/220, 3 March 1981, pp. 4 y 20, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1980, TD/B/C.4/199-222, y UNCTAD, *Conditions for registration of ships: Report by the UNCTAD secretariat*, UNCTAD, Genève, TD/B/AC.34/2, 22 January 1982, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board, 1981 – 82, TD/B/AC.33/1-3, AC.33/INF.1, A.C33/L.1-2, AC.33/MISC.1, AC.34/1-8, AC.34/CRP.1-7, AC.34/INF.1-2, AC.34/L.1-6, AC.34/MISC.1-2, AC.34/NGO1-4.

¹³⁴⁸ UNCTAD, *Action on the question of open registries: Open-registry fleets*, TD/B/C.4/220, 3 March 1981, pp. 18 y 19, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1980, TD/B/C.4/199-222.

nacionales del Estado de pabellón, pero que, prácticamente de forma invariable, solo cuentan entre sus activos con el propio buque, por lo que los trabajadores solamente pueden hacer valer sus créditos frente al naviero contra ese bien mueble, que frecuentemente se encuentra tan devaluado que no podría cubrir la totalidad de la cantidad adeudada. En segundo lugar, la interposición de sociedades y hombres de paja no sólo en la propiedad, sino también en todo el ciclo de explotación del buque, dificultan la correcta identificación de los responsables. Así, por ejemplo, es posible que la sociedad explotadora del buque tenga su sede en el Estado de pabellón, pero no se podrá ir frente a ella si los verdaderos propietarios no la han provisto de fondos suficientes como para hacer frente a las reclamaciones¹³⁴⁹. En tercer lugar, al no disponer el naviero de patrimonio ni intereses en el Estado de pabellón, aunque se le pudiera identificar, puede desatender impunemente los requerimientos para personarse en el juicio y evitar hacer frente a eventuales condenas en rebeldía. En cuarto lugar, el naviero que tuviera algún tipo de interés en el Estado de pabellón podría cambiar de registro o disolver sus sociedades e incorporarlas para esconder sus intereses bajo el velo social, y, en el caso de grandes flotas, podrí amenazar al Estado de pabellón que realizase la investigación con transferir todos sus buques a otro registro, con las consecuentes y posiblemente significativas pérdidas de ingresos¹³⁵⁰. Por tanto, el perjuicio del sistema de pabellones de conveniencia para los trabajadores del mar que sean acreedores del naviero es ostensible, y la única sanción real que resta al Estado de pabellón es la cancelación del registro del buque, cuya eficacia dista mucho de la que supondría la amenaza de un verdadero proceso judicial¹³⁵¹. Frente a esta situación, la CNUCYD ha abogado por la aplicación de la doctrina de levantamiento del velo corporativo¹³⁵², así como por la desaparición gradual y progresiva de los pabellones de conveniencia y el establecimiento de una relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, como se ha mencionado. Sin embargo, la evolución de la práctica ha sido la opuesta a estas ideas.

De lo que precede, se extrae que el atractivo de los pabellones de conveniencia se sustenta en buena medida en su permisividad en materia laboral, que permite falsear la competencia y crear una situación de *dumping* social. Al menos hasta la adopción del Convenio sobre trabajo marítimo, la ratificación de los tratados adoptados por la OIT para el establecimiento de unas condiciones mínimas de vida y trabajo a bordo ha estado

¹³⁴⁹ UNCTAD, *Conditions for registration of ships: Report by the UNCTAD secretariat*, UNCTAD, Genève, TD/B/AC.34/2, 22 January 1982, p. 22, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board, 1981 – 82, TD/B/AC.33/1-3, AC.33/INF.1, A.C33/L.1-2, AC.33/MISC.1, AC.34/1-8, AC.34/CRP.1-7, AC.34/INF.1-2, AC.34/L.1-6, AC.34/MISC.1-2, AC.34/NGO1-4.

¹³⁵⁰ UNCTAD, *Action on the question of open registries: Open-registry fleets*, TD/B/C.4/220, 3 March 1981, p. 17, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1980, TD/B/C.4/199-222.

¹³⁵¹ UNCTAD, *Action on the question of open registries: Open-registry fleets*, TD/B/C.4/220, 3 March 1981, p. 18, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1980, TD/B/C.4/199-222.

¹³⁵² UNCTAD, *Conditions for registration of ships: Report by the UNCTAD secretariat*, UNCTAD, Genève, TD/B/AC.34/2, 22 January 1982, p. 19, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board, 1981 – 82, TD/B/AC.33/1-3, AC.33/INF.1, A.C33/L.1-2, AC.33/MISC.1, AC.34/1-8, AC.34/CRP.1-7, AC.34/INF.1-2, AC.34/L.1-6, AC.34/MISC.1-2, AC.34/NGO1-4.

muy limitada entre los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y, en relación con el Convenio sobre el trabajo en el mar, sería necesario realizar una valoración objetiva de los progresos en la aplicación de tales condiciones, más allá de su aprobación formal por los Estados. A pesar de la aplicación de mecanismos efectivos de control por parte del Estado rector del puerto, la aplicación de los estándares internacionales sigue dependiendo en buena medida de los Estados de pabellón de los buques, incluso en los procedimientos de queja a disposición de la gente de mar. Al mismo tiempo, a través del fenómeno de los pabellones de conveniencia se crearon muchos puestos de trabajo en países en desarrollo, que tal vez de otra manera no habrían existido, aunque tampoco se puede desdeñar el posible impacto negativo de este fenómeno en el potencial desarrollo de las flotas nacionales de esos Estados.

3.2.- Las ventajas fiscales de los pabellones de conveniencia y su vinculación con los paraísos fiscales

Como es bien sabido, una de las principales características de los pabellones de conveniencia es la reducción de la carga impositiva que soportan los navieros con respecto a los pabellones de los Estados marítimos tradicionales. Aunque los navieros europeos ya habían recurrido a la utilización de pabellones de conveniencia con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial, fue sobre todo a partir de su final cuando los navieros europeos, inicialmente renuentes, comenzaron a sumarse a la práctica de matricular sus buques en Estados que ofrecían condiciones de explotación más ventajosas que sus Estados de nacionalidad. En este caso, también fue determinante la reducción de las cantidades que los navieros debían pagar en impuestos, ya que muchos Estados que ofrecían pabellones de conveniencia exigían solo una tasa de registro y una pequeña cantidad anual en función del tonelaje del buque, pero no gravaban los beneficios derivados de la explotación de los buques. En Estados Unidos, la situación era similar, ya que también disponía de un impuesto sobre las actividades económicas, y tenía un impacto igualmente relevante sobre la decisión de los navieros¹³⁵³. Estas causas de selección del pabellón fueron constatadas por la Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE) en 1958¹³⁵⁴ y consideradas como una infracción de la competencia por los empresarios europeos¹³⁵⁵. En 1981, la CNUCYD estableció una correlación entre el sistema fiscal de los Estados marítimos tradicionales y la flota matriculada bajo pabellones de conveniencia, tomando como ejemplo el caso de Grecia, que en los años cincuenta consiguió repatriar parte de la flota a través de la concesión de incentivos fiscales, a costa de un exceso de capacidad¹³⁵⁶. En el año 2000, la OCDE identificó determinados regímenes fiscales privilegiados relacionados con los registros de buques como prácticas fiscales perniciosas, especialmente por la posibilidad de que

¹³⁵³ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 32, 36 y 61.

¹³⁵⁴ Vid. OECE, *Study*, OECE, Paris, 1958, p. 4, citado por BOCZEK, B. A., *op. cit.*, págs. 26 y 27.

¹³⁵⁵ Vid. BOCZEK, B. A., *op. cit.*, pág. 64.

¹³⁵⁶ Vid. CNUCYD, *Action on the Question of Open Registries*, 1981, *cit.*

se ocultara información sobre intereses existentes en otros Estados¹³⁵⁷. En el caso de los pabellones de conveniencia, este efecto se puede conseguir a través de múltiples vías, como la creación de compañías de un solo buque, la interposición de sociedades con acciones al portador entre la sociedad principal y la compañía de un solo buque, la creación de sociedades en Estados que no comprueban ni registran la identidad de los propietarios, el nombramiento de cargos nominales que sean nacionales de otro Estado, etc., ya que ello dificulta la identificación del propietario real del buque.

Inicialmente, las diferencias fundamentales en materia tributaria entre los Estados que ofrecían pabellones de conveniencia y los Estados marítimos tradicionales eran dos: por un lado, en los Estados que ofrecían pabellones de conveniencia existía un bajo impuesto por tonelaje (*tonnage tax*) que se devengaba anualmente y este, junto con la tasa de registro, eran las dos únicas cantidades que percibía el Estado de pabellón en concepto de tributo, y, por otro lado, en este tipo de Estados no existía ningún impuesto sobre los beneficios derivados de la explotación del buque. El ahorro fiscal resultante de la aplicación de este sistema, que se basa en la determinación de la base imponible de la sociedad a través de su tonelaje en vez de los resultados de su actividad económica, constituye uno de los principales atractivos de este tipo de registros para los navieros, y, como se mencionó anteriormente, también los aproxima al concepto de paraíso fiscal, ya que en ambos casos se declara en un Estado diferente del de nacionalidad o residencia para evitar la carga impositiva del Estado con el que el naviero tiene un vínculo más estrecho. Los paraísos fiscales son centros financieros *offshore* que exigen impuestos bajos o nulos sobre algunas o todas las rentas o el capital, tienen un sistema de secreto bancario o comercial y se caracterizan por la ausencia de control de cambios, la existencia de entidades bancarias *offshore*, buenos sistemas de comunicación, estabilidad política, la planificación fiscal multilateral, la atracción de capital extranjero, la abundancia de asesores profesionales y una posición geográfica ventajosa¹³⁵⁸. Las posibilidades que ofrecen los paraísos fiscales facilitan la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios (BEPS), por lo que en las últimas décadas se han adoptado diversas iniciativas para evitar las estrategias internacionales de elusión fiscal.

3.2.1.- Práctica de los Estados marítimos tradicionales y algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia

A finales del siglo XX, muchos de los Estados marítimos tradicionales habían modificado sus sistemas fiscales para establecer regímenes de imposición en función del tonelaje. En el caso de los Estados miembros de la Unión Europea, la evolución hacia este régimen tributario especial se debió en parte a la liberalización de la prestación de

¹³⁵⁷ Vid. COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *op. cit.*, pág. 56, y, sobre el concepto y las consecuencias de la competencia fiscal perjudicial, MARTÍN, J., “Competencia fiscal perjudicial, paraísos fiscales e intercambio de información tributaria”, en COLLADO, M. A., y MORENO, S. (Coords.), *Estudios sobre fraude fiscal e intercambio internacional de información tributaria*, Atelier, Barcelona, 2012, págs. 343 – 362.

¹³⁵⁸ Vid. MILLER, A., y OATS, L., *Principles of International Taxation*, 4.^a ed., Bloomsbury, Haywards Health, 2014, pág. 449.

servicios marítimos para todas las sociedades establecidas en los Estados miembros, independientemente de que enarbolaran el pabellón de uno de esos Estados o de un tercer Estado, impuesta por el artículo 1 del Reglamento (CEE) n.º. 4055/86, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros¹³⁵⁹, como respuesta al gran desequilibrio introducido por esta reforma en el Derecho comunitario en las condiciones de competencia. Otras técnicas de política legislativa adoptadas por los Estados miembros para contrarrestar la pérdida de competitividad de sus servicios marítimos fueron la armonización de las inversiones, la reserva de los beneficios derivados de la venta de buques y las exenciones de impuestos durante un tiempo determinado¹³⁶⁰.

Se puede considerar a España como ejemplo de Estado marítimo tradicional a los efectos del análisis de su régimen tributario. El régimen fiscal en función del tonelaje se regula en los artículos 113 – 117 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto de Sociedades¹³⁶¹. Este régimen se aplica a las entidades inscritas en los registros de empresas navieras españolas cuya actividad comprenda la explotación de buques propios o arrendados y a las entidades que realicen, en su totalidad, la gestión técnica y de tripulación de los buques, siempre que sus buques estén gestionados estratégicamente y comercialmente (es decir, si su propietario o arrendador asume el control y riesgo de la actividad marítima o de los trabajos en el mar) desde España o desde el resto de la Unión Europea o del Espacio Económico europeo; sean aptos para la navegación marítima y estén destinados exclusivamente a actividades de transporte de mercancías, pasajeros, salvamento y otros servicios marítimos, y, en el caso de los remolcadores, al menos el 50 % de los ingresos del período impositivo procedan de actividades que se realicen en los puertos y en la prestación de ayuda a un buque autopropulsado para llegar a puerto, y, en el caso de los dragados, al menos el 50 % de los ingresos del período impositivo procedan de la actividad de transporte y depósito en el fondo del mar de materiales extraídos¹³⁶². En el caso de que los buques estén registrados en un Estado no miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico europeo, no se impide la aplicación de este régimen especial siempre y cuando el porcentaje medio del tonelaje neto de buques registrados en España o en otro Estado miembro de la Unión Europea respecto del tonelaje neto total referido al año anterior al momento en que se produce dicho incremento se mantenga durante el período de los tres años posteriores, o cuando el porcentaje neto de buques registrados en España o en otro Estado miembro de la Unión Europea sea al menos del 60 %¹³⁶³. Se excluye, por tanto, del ámbito de aplicación de este régimen especial a las entidades cuyos buques dedicados al transporte

¹³⁵⁹ *DOCE* L 378, de 31 de diciembre de 1986, págs. 1 – 3.

¹³⁶⁰ Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, *DOCE* C 205/5, de 5 de julio de 1997, pág. 9.

¹³⁶¹ *BOE* núm. 288, de 28 de noviembre de 2014.

¹³⁶² Art. 113.1 y 2 de la Ley 27/2014.

¹³⁶³ Art. 113.3 de la Ley 27/2014.

marítimo estén registrados en Estados no miembros de la Unión Europea en su totalidad; a las entidades dedicadas a actividades pesqueras, deportivas o de recreo; a las medianas y grandes empresas, y a las entidades que reciban una ayuda de Estado de reestructuración¹³⁶⁴. Como se puede apreciar, el pabellón no es el factor determinante de la aplicabilidad del régimen especial del impuesto de sociedades, al menos, en la mayoría de los casos. La determinación de la base imponible se determina a través de tramos de toneladas de registro neto, aplicando un importe diario por cada 100 toneladas y excluyendo los días en que los buques no estén operativos como consecuencia de reparaciones ordinarias o extraordinarias. La escala consta de cuatro tramos: para los buques de entre 0 y 1000 TRN, el importe diario por cada 100 toneladas es de 0.90 euros; para los buques de entre 1001 y 10 000 TRN, de 0.70 euros; para los buques de entre 10 001 y 25 000 TRN, de 0.40 euros, y para los buques desde 25 001 TRN, de 0.20 euros¹³⁶⁵. Además, se aplica el tipo de gravamen general del 25 % o del 15 % para entidades de nueva creación para los dos primeros períodos impositivos desde el momento en que la base impositiva resulte positiva¹³⁶⁶.

Además, en el momento del registro se devengan el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, la Tasa por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras. El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte grava la primera matriculación de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de ocho metros de eslora, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial¹³⁶⁷. El sujeto pasivo será la persona o la entidad a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación definitiva del buque, y el impuesto se devengará en el momento de presentación de solicitud de primera matriculación definitiva del buque¹³⁶⁸. La base imponible estará constituida, para los buques nuevos, por el importe de adquisición determinado como base imponible a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido o equivalente, o, en su defecto, por el importe total de la contraprestación satisfecha por el adquirente, y, para los buques usados, por su valor de mercado en la fecha de devengo del impuesto¹³⁶⁹. El tipo impositivo depende fundamentalmente de las emisiones oficiales de CO₂ del buque, y varía en función de las Comunidades Autónomas, o, en su defecto, en función de una escala que va del 4.75 % al 14.75 %¹³⁷⁰.

En cuanto a la Tasa por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras, actualmente se encuentra regulada en los artículos 283 – 288 del Real Decreto

¹³⁶⁴ Art. 113.4 y 5 de la Ley 27/2014.

¹³⁶⁵ Art. 114.1 de la Ley 27/2014.

¹³⁶⁶ Arts. 29.1 y 115.1 de la Ley 27/2014

¹³⁶⁷ Art. 65.1.b) de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, *BOE* núm. 312, de 29 de diciembre de 1992.

¹³⁶⁸ Arts. 67.a) y 68.1 de la Ley 38/1992.

¹³⁶⁹ Art. 69 de la Ley 38/1992.

¹³⁷⁰ Art. 70 de la Ley 38/1992.

Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante¹³⁷¹. Esta tasa se devenga en su modalidad de tasa de inscripción en el momento de la práctica del asiento de registro del buque en cualquiera de los registros de buques y empresas navieras de España¹³⁷². El sujeto pasivo será la persona física o jurídica que solicite el servicio al que se refiere el hecho imponible, y la cuantía de la tasa de inscripción será de 0.15 euros por unidad de arqueo, con un mínimo de 15.03 euros, a los que se deben sumar tres tarifas en concepto de tasas de actuaciones administrativas intermedias: 15 euros en concepto de actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento, 6 euros en concepto de certificaciones o copias de hojas de asiento, y 15 euros en concepto de copia simple del contenido de los expedientes¹³⁷³. Actualmente, las tasas se han incrementado ligeramente, de manera que las tasas de inscripción son de 0.186578 euros por unidad de arqueo y un mínimo de 18.70 euros, de 18.65 euros tanto para la anotación de la hoja de asiento como para las copias simples, y de 7.463173 euros para las certificaciones a instancia de parte. En total, la cantidad mínima que se deberá pagar será 63.46 euros, y deberá pagarse en efectivo¹³⁷⁴.

Aunque la Comisión Europea ha mantenido una postura favorable a la reforma del régimen tributario de los Estados miembros para introducir el impuesto sobre el tonelaje en lugar del régimen ordinario del impuesto de sociedades¹³⁷⁵, también ha ejercido su control sobre este tipo de modificaciones del ordenamiento jurídico de los Estados miembros, por tratarse de ayudas de Estado a sus transportes marítimos. En relación con España, aprobó el impuesto por tonelaje el 27 de febrero de 2002, por considerarla compatible con el artículo 87.3 del Tratado de la Comunidad Europea¹³⁷⁶, y su modificación el 2 de junio de 2004¹³⁷⁷. Previamente, se habían aprobado regímenes similares en Países Bajos¹³⁷⁸, Alemania¹³⁷⁹, Reino Unido¹³⁸⁰, Dinamarca¹³⁸¹

¹³⁷¹ BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011, págs. 109456 – 109710.

¹³⁷² Arts. 283 – 285 del Real Decreto Legislativo 2/2011.

¹³⁷³ Arts. 286 y 287 del Real Decreto Legislativo 2/2011.

¹³⁷⁴ Art. 288 del Real Decreto Legislativo 2/2011.

¹³⁷⁵ Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, *DOCE* C 205/5, de 5 de julio de 1997, pág. 9.

¹³⁷⁶ Asunto N 736/2001, Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, *DOCE* C 38, de 12 de febrero de 2004, págs. 4 – 6. Los pormenores de la solicitud pueden consultarse en la carta de la Comisión Europea a España de 27 de febrero de 2002, C(2002)858fin, págs. 6 y 7, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/136107/136107_441268_5_2.pdf (fecha de última consulta: 26 de diciembre de 2019). En ella se estimaba que la aplicación del régimen tributario en función del tonelaje permitiría la repatriación de un 60 % de alrededor de 120 buques, con un tonelaje de 1.2 millones de TRB, controlados por sociedades españolas, pero abanderados en terceros Estados, como Bahamas y Panamá.

¹³⁷⁷ Carta de la Comisión Europea a España de 2 de junio de 2004, C(2004)1931fin, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/136478/136478_487044_4_2.pdf (fecha de última consulta: 26 de diciembre de 2019).

Irlanda¹³⁸². Igualmente, con posterioridad a la aprobación del régimen de España, se hizo lo propio con los de otros Estados miembros, como Finlandia¹³⁸³, Lituania¹³⁸⁴, Italia¹³⁸⁵, Polonia¹³⁸⁶, Eslovenia¹³⁸⁷, Chipre¹³⁸⁸, Grecia¹³⁸⁹, Croacia¹³⁹⁰, Suecia¹³⁹¹, Portugal¹³⁹² y Malta¹³⁹³.

¹³⁷⁸ Decisión de 20 de marzo de 1996, caso C 738/1995, *vid.* NICOLAIDES, P., “Fiscal Aid for Maritime Transport”, en ANTAPASSIS, A., ATHANASIOU, L., y ROSAEG, E. (Eds.), *Competition and Regulation in Shipping Related Industries*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2009, pág. 230, y Decisiones N 457/2008, de 10 de marzo de 2009; N 714/2009, de 27 de abril de 2010, y 2019/N, de 26 de julio de 2019, *State Aid SA.51263 (2019/N) – Netherlands – Prolongation of the Dutch tonnage tax scheme for ship managers, large vessels and service vessels*, Brussels, 26.7.2019, C(2019)5516 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/1/201932/280530_2088470_95_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁷⁹ *Vid.* PANAGIOTOU, S., y THANOPOULOU, H., *Tonnage Tax revisited: The case of Greece during a shipping crisis and an economic crisis period*, Bank of Greece Working Paper, Atenas, 2019, disponible en <https://www.bankofgreece.gr/Publications/Paper2019266.pdf> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), pág. 21.

¹³⁸⁰ Comunicado de prensa de la Comisión Europea de 12 de julio de 2000, IP/00/769, disponible en https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_00_769 (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸¹ Decisión de 12 de marzo de 2002, caso N 563/01, Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, *DOCE* C 146, de 19 de junio de 2002, págs. 6 – 11; Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, *DOCE* C 136, 3 de junio de 2005, págs. 41 – 45, caso N 171/2004, y *State aid – SA.45300 (2016/N) – Denmark – Amendment to the Danish Tonnage Tax Scheme*, Brussels, 11.10.2018, C(2018) 6795 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264149/264149_2050629_170_4.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸² Decisión de 11 de diciembre de 2002, N 504/02, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/138296/138296_458158_1_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), y Decisión de la Comisión, de 25 de febrero de 2009, relativa al régimen de ayudas C 2/08 (ex N 572/07) sobre la modificación del sistema del impuesto sobre el tonelaje marítimo que proyecta aplicar Irlanda, *DOCE* L 228/20, de 1 de septiembre de 2009.

¹³⁸³ Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, caso N 195/02, *DOCE* C 28, de 31 de enero de 2004, págs. 2 – 4, y *State Aid SA.30515 – N 448/2010 – Finland – Amendments to the tonnage taxation aid scheme*, Brussels, 20.12.2011, C(2011) 9396 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237943/237943_1280060_74_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸⁴ Decisión de 22 de marzo de 2006, caso N 313/05, Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones (2007/C 90/02), *DOCE* C 90/2, de 25 de abril de 2007, y *State aid – SA.45764 (2016/N) – Lithuania – State aid in favour of maritime transport. Prolongation and modification of the tonnage tax scheme*, Brussels, 24.4.2017, C(2017) 2840 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264914/264914_1905495_72_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸⁵ Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones (2005/C 136/16), *DOCE* C 136/36, de 3 de junio de 2005, caso N114/2004; *State Aid SA.50545 (2018/N) – Italy – Amendments to the Italian Tonnage Tax Scheme*, Brussels, 10.4.2018, C(2018) 2074 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/273585/273585_1984671_104_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020); *State Aid – SA.38085 (2013/N) – Italy – Prolongation of the tonnage tax scheme*, Brussels, 13.04.2015, C (2015) 2457 final, disponible en

A pesar de este cambio en la política legislativa de algunos de los Estados miembros, resulta pertinente examinar, siquiera sea brevemente, el régimen tributario actual de las actividades marítimas en los principales pabellones de conveniencia, para determinar si siguen existiendo ventajas fiscales sustanciales en su ordenamiento jurídico. Para ello, nos detendremos en los cinco pabellones de conveniencia con mayor

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251318/251318_1667835_99_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), y *State Aid SA.50545 (2018/N) – Italy – Amendments to the Italian Tonnage Tax Scheme*, Brussels, 10.4.2015, C(2018) 2074 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/273585/273585_1984671_104_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸⁶ *Commission Decision on 18.12.2009 on State Aid n° C 34/07 (ex N 93/2006) related to the introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport in Poland*, Brussels, 18.12.2009, C (2009) 10376 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/221959/221959_1080695_49_1.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸⁷ Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, caso N 325/07, *DOCE C 53/1*, de 6 de marzo de 2009; *Decision of 29 October 2010 – C (2010) 7645 – Corrigendum Budget modification of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, Brussels, 20.12.2010, C (2010) 9509 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/236326/236326_1594904_112_3.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), y *State Aid SA.48949 (2018/N-2) – Slovenia – Prolongation of the Tonnage Tax Scheme*, Brussels, 10.12.2018, C(2018) 8291 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/277107/277107_2041286_124_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁸⁸ *State Aid – N – 37/2010 – Cyprus – Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, Brussels, 24.03.2010, C (2010) 1727 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234932/234932_1098092_35_1.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020), y Decisión de 16 de diciembre de 2019, caso 2019/N.

¹³⁸⁹ *State Aid SA.33828 (2012/E, 2011/CP) – Tonnage tax scheme and other tax relieves provided in Law No 27 of 19 April 1975 as amended*, Brussels, 18.12.2015, C(2015) 9019 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730463_191_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁹⁰ *State Aid – SA.37912 (2013/N) – Croatia – Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, Brussels, 1.4.2015, C(2015) 2153 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251015/251015_1667829_98_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁹¹ *State aid – SA.43642 (2015/N) – Sweden – Tonnage tax scheme*, Brussels, 18.08.2016, C(2016) 5302 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/261398/261398_1830463_166_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹³⁹² Decisión de 6 de abril de 2018, caso SA.48929 (2018/N), Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones (2018/C 339/01), *DOUE C 339/1*, de 21 de septiembre de 2018.

¹³⁹³ *Commission Decision of 19.12.2017 on State Aid SA.33829 (2012/C) – Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favour of shipping companies and their shareholders*, Brussels, 19.12.2017, C(2017) 8734 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245531/245531_1961713_235_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

tonelaje abanderado según el último Informe sobre Transporte Marítimo publicado¹³⁹⁴: Panamá, Islas Marshall, Liberia, Malta y Bahamas.

En cuanto a Panamá, la regulación tributaria se encuentra muy fragmentada. Los tributos relativos a la navegación marítima se regulan parcialmente en el Código Fiscal de la República de Panamá¹³⁹⁵; en la Ley 44, de 9 de octubre de 1979, por la cual se subrogan el Artículo 1 del Decreto de Gabinete número 125 de 8 de mayo de 1969, el Decreto de Gabinete n.º. 331, de 23 de octubre de 1969, los Artículos 3 y 4 del Decreto de Gabinete n.º. 45, de 14 de febrero de 1969, y la Ley n.º. 40, de 8 de julio de 1976¹³⁹⁶; en la Ley 4, de 24 de febrero de 1983, por medio de la cual se establece el régimen tributario aplicable a las naves de servicio exterior inscritas en la Marina Mercante Nacional y se derogan algunas disposiciones¹³⁹⁷, y en la Ley 57, de 6 de agosto de 2008, General de Marina Mercante¹³⁹⁸, entre otras.

En el artículo 708.e) del Código Fiscal de la República de Panamá, se establece una exención del impuesto sobre la renta para los ingresos provenientes del comercio marítimo internacional de buques mercantes debidamente inscritos en el registro de Panamá, aun cuando los contratos de transporte se celebrasen en ese Estado, salvo, según el artículo 694.1.c) del Código Fiscal, en el caso de que se deriven de viajes de buques que no sean cruceros cuyo origen o destino final sea la República de Panamá. Además, en los artículos 806 – 812 del mismo cuerpo legislativo, se regula el impuesto sobre naves, al que están sujetas las naves inscritas en la Marina Mercante Nacional, es decir, el registro de buques de Panamá, a excepción de los buques del Estado, de los Municipios y de las Asociaciones de Municipios, y los que valgan menos de mil balboas¹³⁹⁹. La cuantía del impuesto sería “el medio por ciento sobre el avalúo de las naves”, que será realizado por el Inspector del Puerto¹⁴⁰⁰, y se establece una prohibición de aumentar la cuantía en el plazo de 20 años desde la expedición de la patente¹⁴⁰¹, así como un recargo del 10 % en caso de pago extemporáneo del impuesto sobre naves.

En la Ley 44, de 9 de octubre de 1979, se establecía que los buques inscritos en el registro de la Marina Mercante Nacional del Servicio Exterior que se dedicasen al comercio, como carga general, pasajeros, buques pesqueros de alta mar y perforadoras,

¹³⁹⁴ CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 2019*, cit., pág. 40.

¹³⁹⁵ Ley n.º. 8, de 27 de enero de 1956, publicada en la *Gaceta Oficial* 12995 de 29 de junio de 1956 y reformada en numerosas ocasiones.

¹³⁹⁶ *Gaceta Oficial* 18944, de 9 de noviembre de 1979.

¹³⁹⁷ *Gaceta Oficial* 19760, de 28 de febrero de 1983, disponible en <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/4-de-1983-feb-28-1983.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹³⁹⁸ *Gaceta Oficial Digital* 26100, de 7 de agosto de 2008, disponible en <http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/SERIAL/79182/85038/F102305225/PAN79182.pdf> (fecha de última consulta: 26 de diciembre de 2019).

¹³⁹⁹ Art. 806 del Código Fiscal de la República de Panamá.

¹⁴⁰⁰ Art. 807 del Código Fiscal de la República de Panamá.

¹⁴⁰¹ Art. 808 del Código Fiscal de la República de Panamá.

pagarían una tasa única anual por adelantado, de acuerdo con la siguiente cuantía: los buques de hasta 1000 TRB abonarán 1 000 balboas¹⁴⁰²; los buques de entre 1 000 y 5 000 TRB, 1500 balboas, y los buques de más de 5 000 TRB, 2 300 balboas¹⁴⁰³. Asimismo, se indicaba que la tasa única anual comprendía determinados servicios consulares¹⁴⁰⁴. La Ley 4, de 24 de febrero de 1983, se estableció la tasa de registro de los buques de servicio exterior en un balboa por cada TRN o su fracción, con un límite mínimo de 300 balboas, y una cantidad adicional en concepto de derechos documentarios, que oscilaría entre 800 y 1 650 balboas, en función del tonelaje del buque, al que habría que sumarle 200 balboas por cada 5 000 TRN o fracción en exceso de 8 000 TRN, hasta un máximo de 3 000 balboas¹⁴⁰⁵. Además, estableció un impuesto por tonelaje de 0.10 balboas por cada TRN o fracción, cantidad que no se podría aumentar durante 20 años desde la fecha en que se hubiera autorizado el ingreso del buque en la Marina Mercante Panameña, así como una tasa anual consular, cuya cuantía variaba en función del tipo de buque y su tonelaje, desde un mínimo de 850 balboas hasta un máximo de 3 000 balboas; una tasa anual de inspección y una tasa anual de investigación de accidentes y participación de la administración de conferencias y tratados internacionales, de características similares¹⁴⁰⁶.

En 1976, se creó una tasa anual única de 50 balboas a través de la creación del artículo 318-A del Código Fiscal, introducido por el artículo de la Ley 77, de 22 de diciembre de 1976, por la cual se adiciona el artículo 318-A al Código Fiscal¹⁴⁰⁷. Posteriormente, se publicaron diversas reformas de este artículo. Así, el artículo 6 de la Ley 1, de 28 de febrero de 1985, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código Fiscal y se toman otras medidas fiscales¹⁴⁰⁸, modificó la cuantía de la tasa única anual, que pasó a ser de 150 balboas. El artículo de la Ley 61, de 26 de diciembre de 2002, que dicta medidas de reordenamiento y simplificación del Sistema Tributario¹⁴⁰⁹, aumentó la cuantía de la tasa única anual a 200 balboas, y el recargo por pago extemporáneo de 10 a 50 balboas por año o fracción de año, que se pagaría junto con una multa de 250 balboas. El artículo 9 de la Ley n.º. 6, de 2 de febrero de 2005, que

¹⁴⁰² A efectos meramente informativos, y para que los datos resulten más fácilmente comparables, el valor del balboa panameño se encuentra vinculado al del dólar estadounidense, que también es moneda de curso legal en Panamá, y que tanto 1 balboa como 1 dólar estadounidense equivalen a 0.90 euros.

¹⁴⁰³ Art. 1 de la Ley 44, de 9 de octubre de 1979.

¹⁴⁰⁴ Art. 4 de la Ley 44, de 9 de octubre de 1979.

¹⁴⁰⁵ Art. 2 de la Ley 4, de 24 de febrero de 1983.

¹⁴⁰⁶ Arts. 3 – 6 de la Ley 4, de 24 de febrero de 1983.

¹⁴⁰⁷ *Gaceta Oficial* 18245, de 31 de diciembre de 1976, disponible en <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/77-de-1976-dec-31-1976.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴⁰⁸ *Gaceta Oficial* 20255, de 1 de marzo de 1985, disponible en <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/1-de-1985-mar-1-1985.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴⁰⁹ *Gaceta Oficial* 24708, de 27 de diciembre de 2002, disponible en http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/24708_2002.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

implementa un programa de equidad fiscal¹⁴¹⁰, y el artículo 1 de la Ley 49, de 17 de septiembre de 2009, que reforma el Código Fiscal y adopta otras medidas fiscales¹⁴¹¹, modificaron el artículo 318-A del Código Fiscal para establecer la cuantía de la tasa única anual de las personas jurídicas en 250 balboas en el momento de la inscripción y en 300 balboas para las anualidades siguientes. En 2010, la Ley n.º. 8, de 15 de marzo de 2010, que reforma el Código Fiscal, adopta medidas fiscales y crea el Tribunal Administrativo Tributario¹⁴¹², reformó el artículo 318-A del Código Fiscal y estableció la tasa única anual de las corporaciones panameñas en 250 balboas el primer año y 300 balboas en los posteriores, al igual que los honorarios del agente residente. Dos años después, la Ley n.º. 28, de 8 de mayo de 2012, que reforma el Código Fiscal y adopta medidas fiscales¹⁴¹³, que aumentó la tasa única anual a 300 balboas iniciales y 400 balboas en los años posteriores. Finalmente, la Ley 52, de 27 de octubre de 2016, que establece la obligación de mantener registros contables para determinadas personas jurídicas y dicta otras disposiciones¹⁴¹⁴, en su artículo 9, reformó el artículo 318-A del Código Fiscal para establecer la tasa única anual para las sociedades y personas jurídicas en 300 balboas, tanto en el primer año como en los siguientes. La primera tasa única anual se debe pagar en el momento de la inscripción de la persona jurídica y las posteriores, hasta el 15 de julio de cada año, si la inscripción de la persona jurídica se produjo en los meses desde enero hasta junio, y el 15 de enero de cada año, si la persona jurídica se inscribió entre los meses de julio y diciembre, aunque también se puede adelantar el pago. El recargo por pago extemporáneo es de 50 balboas por año o fracción de año.

En el artículo 149 de la Ley 57, de 6 de agosto de 2008, General de Marina Mercante¹⁴¹⁵, se establecían tarifas especiales para los buques que cumplieran determinados requisitos en el momento del registro. Fundamentalmente, se establecían descuentos de entre el 10 y el 50 % en la tasa de registro, en el impuesto anual y en la tasa anual consular durante los tres primeros años de registro para los buques de nueva construcción o inscritas dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que fue fijada su quilla, en función de su tonelaje (concretamente, en función de si este es inferior a

¹⁴¹⁰ *Gaceta Oficial* 25232, de 3 de febrero de 2005, disponible en http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/25232_2005.pdf (fecha de 2 de enero de 2020).

¹⁴¹¹ *Gaceta Oficial Digital* 26370-C, de 17 de septiembre de 2009, disponible en http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/26370-C_2009.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴¹² *Gaceta Oficial Digital* 26489-A, de 15 de marzo de 2010, disponible en http://www.app.gob.pa/Leyes/ley_8.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴¹³ *Gaceta Oficial Digital*, 27029-C, de 8 de mayo de 2012, disponible en https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/27029_C/GacetaNo_27029c_20120508.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴¹⁴ *Gaceta Oficial Digital* 28149-B, de 28 de octubre de 2016, disponible en http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/28149-B_2016.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴¹⁵ *Gaceta Oficial Digital* 26100, de 7 de agosto de 2008, disponible en <http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/SERIAL/79182/85038/F102305225/PAN79182.pdf> (fecha de última consulta: 26 de diciembre de 2019).

30 000 o 100 000 TRB, o superior a 100 000 TRB), así como para las naves inscritas con anterioridad en el registro panameño que demostrasen no haber sido detenidas por una inspección del Estado Rector de Puerto en el plazo de 24 meses. Asimismo, se concede potestad al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá para variar los porcentajes de descuento “atendiendo a la competitividad del registro en la industria marítima internacional”¹⁴¹⁶. Por último, al amparo de esta ley se dictó la Resolución de la Marina Mercante 106-61-DGMM, de 14 de noviembre de 2019¹⁴¹⁷, a través de la cual, con el objetivo de fomentar la matriculación de buques nuevos, se establecieron descuentos adicionales de hasta el 100 % a los buques de nueva construcción que se inscribiesen en la marina mercante panameña hasta el 31 de diciembre de 2020.

En el artículo 150 de la misma ley, se establece otra serie de descuentos que deberá conceder la Autoridad Marítima de Panamá por intermedio de la Dirección de Marina Mercante a los buques que pertenezcan a grupos económicos que tuvieran registradas en Panamá entre 5 y 15 buques, entre 15 y 50 buques, o más de 51 buques. Nótese que no es necesaria la pertenencia a la misma sociedad, sino que se cuenta con una estructura más sofisticada: concretamente, se considera que existe grupo económico “cuando las sociedades propietarias de cada una de las naves inscritas o a ser inscritas en la Marina Mercante Panameña sean subsidiarias de una misma persona o estén afiliadas entre sí por ser propiedad común, directa o indirectamente, de un tercero o por estar sujetas a un control administrativo”, lo cual deberá acreditarse a través de una memoria y de una declaración jurada ante notario del apoderado o representante autorizado del grupo económico, debidamente autenticada¹⁴¹⁸. Para el primer grupo de buques señalados, se establece un descuento del 20 % en las tasas de registro, impuesto anual y tasa anual consular de su año de registro, o un descuento superior establecido en otro artículo de la ley. Para el segundo grupo, el descuento aumenta hasta el 35 %, y, para el último grupo, hasta el 60 %. Además, el artículo 151 establecía descuentos similares para tres o más buques de un mismo grupo económico que se inscribieran en el registro panameño simultáneamente o en el plazo de un año desde la inscripción de la primera de ellas. En este caso, los porcentajes variaban en función del tonelaje: si su tonelaje bruto fuera inferior a 30 000 TRB, el descuento en las tasas de registro, impuesto anual y tasa anual consular sería del 25 %; si su tonelaje bruto fuera igual o superior a 30 000 TRB pero inferior a 100 000 TRB, del 40 %, y si su tonelaje fuera igual o superior a 100 000 TRB, del 60 %. Por último, se establece la posibilidad de establecer plazos especiales de pago de tributos para los buques de un mismo armador o grupo económico o para los armadores en general, “en los casos de crisis económica o

¹⁴¹⁶ Art. 149, en su penúltimo párrafo.

¹⁴¹⁷ *Gaceta Oficial Digital* n.º. 28914-A, de 4 de diciembre de 2019, disponible en <https://amp.gob.pa/normatividad/otorga-una-dispensa-adicional-a-los-descuentos-contemplados-en-la-ley-no-57-de-6-de-agosto-de-2008-en-base-al-articulo-8-de-hasta-el-cien-por-ciento-100-a-todas-aquellas-naves-de-nueva-construccion/> (fecha de última consulta: 14 de mayo de 2020).

¹⁴¹⁸ Art. 152 de la ley.

financiera declarada por las autoridades de un Estado en el que la República de Panamá tenga Consulados Privativos de Marina Mercante”¹⁴¹⁹.

En el caso de las Islas Marshall, el registro de buques se regula en su *Maritime Act* de 1990¹⁴²⁰, similar a la de la República de Liberia, y sus correspondientes *Regulations*¹⁴²¹. A tenor de lo establecido en los artículos 111, 205 y 206 de la *Maritime Act*, se establece que la regulación de los tributos relativos a la navegación marítima se determinará a través de reglamento de la Administración Marítima. En el artículo 238 de esta misma ley, se establece que, aunque el impuesto por tonelaje se devenga el 1 de enero de cada año, se puede pagar por adelantado o a siguientes plazos, sin recargo, pudiéndose abonar la primera mitad el 1 de enero o antes y la otra mitad, hasta el 1 de julio del mismo año en el que se devenga el impuesto. Además, en el mismo artículo se establece que todos los tributos representarán un privilegio marítimo contra el buque por el importe de su cuantía mientras no se abonen.

De conformidad con el artículo 1.05 de las *Maritime Regulations*, las únicas tasas que se devengan en relación con las tareas de registro, certificación e inspección de los buques o de la certificación de trabajadores del mar en aplicación de la *Maritime Act* son las que se establezcan en la lista consolidada de tasas de la *Marine Notice* 1-005-1 de la Administración Marítima, y se deben pagar en dólares estadounidenses, en bancos estadounidenses y a nombre de *Marshall Islands Maritime and Corporate Administrators, Inc.*, y *The Trust Company of the Marshall Islands, Inc.* Además, en el artículo 1.09 de las *Maritime Regulations*, se indica que todos los impuestos, tasas o sanciones constituyen un privilegio marítimo contra el buque y se deben pagar cuando corresponda, de conformidad con el artículo 238 de la *Maritime Act*. Además, establece los plazos para los buques mercantes que realicen sus actividades en el extranjero, yates comerciales y privados y buques pesqueros¹⁴²², así como un recargo por pago extemporáneo de tributos y el cierre automático del registro en el caso de impago, en relación con buques comerciales y privados, y a decisión de la Administración Marítima, en relación con buques pesqueros. En el artículo 206 de la *Maritime Act* y el artículo 1.10 de las *Maritime Regulations*, se establece una exención temporal del impuesto por tonelaje para los buques amarrados o inmovilizados.

¹⁴¹⁹ Art. 152, parágrafo 1, de la ley.

¹⁴²⁰ *Title 47 of the Marshall Islands Revised Code, “The Maritime Act 1990 of the Republic of the Marshall Islands”*, MI-107, en vigor desde el 13 de septiembre de 1990 y disponible en <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MI-107.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero 2020).

¹⁴²¹ *Republic of the Marshall Islands Maritime Regulations*, MI-108, en vigor desde el 21 de marzo de 1991, disponible en <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MI-108.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴²² Concretamente, se establece que el impuesto por tonelaje es pagadero a partir del momento del registro y hasta el plazo de un año, y posteriormente se debe pagar anualmente hasta el 1 de enero de cada año. El certificado de pago se debe conservar junto con el certificado de registro. La validez de los certificados depende del pago de los impuestos y tasas correspondientes.

En la *Marine Notice* 1-005-1, en su versión de diciembre de 2019¹⁴²³, se establecen las tasas relacionadas con el registro de buques y la certificación de los trabajadores del mar que presten sus servicios a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de las Islas Marshall. Además de algunas tasas comunes por diferentes servicios¹⁴²⁴, se establecen dos opciones de tributación entre las que pueden elegir los propietarios de los buques. La primera opción establece una tasa de registro única de 2500 dólares estadounidenses y una tasa por tonelada de registro bruto de 0.20 dólares estadounidenses, con un límite mínimo de 500 dólares estadounidenses¹⁴²⁵. Además, se establece una tasa por participación en el comercio internacional cuya cuantía se establece en 1 700 dólares estadounidenses para los buques de hasta 4 000 TRB y en 1 500 dólares estadounidenses y 0.05 dólares estadounidenses por TRB para los buques de más de 4 000 TRB¹⁴²⁶.

En cambio, la segunda opción exige diferentes tasas de registro en función del tonelaje del buque, que van desde los 2 500 a los 20 000 dólares estadounidenses¹⁴²⁷, y establece descuentos de un tercio del importe de esa tasa en caso de registro de buques de menos de cinco años o que se hubieran renovado en los cinco años anteriores al registro, y en el caso de registro simultáneo de tres o más buques de hasta 15 años o de compromiso de registrar tres o más buques en el plazo de un año, ampliable a un descuento del 50 % en el caso de que se registren diez buques o más en las mismas condiciones¹⁴²⁸. Además de esta tasa, la segunda opción establece un impuesto por tonelaje anual para el que también se establece una escala: para los buques de hasta 2 500 TRB, el impuesto es de 500 dólares estadounidenses; para los buques de entre 2 501 y 5 000 TRB, de 0.20 dólares estadounidenses por TRB; para los buques de entre 5 001 y 25 000 TRB, de 0.17 dólares estadounidenses por TRB; para los buques de entre 25 001 y 50 000 TRB, de 0.15 dólares estadounidenses por TRB, y para los buques de más de 50 000 TRB, de 0.125 dólares estadounidenses por TRB¹⁴²⁹. Por último, los navieros que se acojan a esta segunda opción deberán abonar el impuesto anual de participación en el comercio internacional, cuya cuantía se establece a través de una cantidad fija y, para determinados tramos de la escala, una cantidad variable en función del tonelaje: para los buques de hasta 5 000 TRB, se establece una cuantía fija exclusiva de 2 000 dólares estadounidenses; para los buques de entre 5 001 y 25 000 TRB, la

¹⁴²³ Disponible en <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MN-1-005-1.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020)

¹⁴²⁴ Arts. 2.0 a 12.10 de la *Marine Notice* 1-005-1.

¹⁴²⁵ Arts. 1.1.1 y 1.1.2.

¹⁴²⁶ Art. 1.1.3.

¹⁴²⁷ Art. 1.2.1. Para los buques de hasta 2 500 TRB, la tasa de registro es de 2 500 dólares estadounidenses; para los buques de 2 501 a 1 500 TRB, de 5 000 dólares estadounidenses; para los buques de 15 001 a 35 000 TRB, de 10 000 dólares estadounidenses; para los buques de 35 001 a 50 000 TRB, de 15 000 dólares estadounidenses, y para los buques de más de 50 000 TRB, de 20 000 dólares estadounidenses.

¹⁴²⁸ Art. 1.2.2.

¹⁴²⁹ Art. 1.2.3.

cuantía anual será de 1 750 dólares estadounidenses y 0.05 dólares estadounidenses por TRB; para los buques de entre 25 001 y 50 000 TRB, de 1 500 dólares estadounidenses y 0.05 dólares estadounidenses por TRB, y para los buques de más de 50 000 TRB, de 1 250 dólares estadounidenses y 0.05 dólares estadounidenses por TRB¹⁴³⁰. Como se puede observar, estas escalas decrecientes resultan favorables para los propietarios de grandes buques.

En cuanto al impuesto de sociedades, en la legislación de las Islas Marshall existe la figura de la sociedad no residente, que, de conformidad con la *Marshall Islands Associations Law 1990*¹⁴³¹, está exenta del pago de tributos. En el artículo 2.j) de esta ley, se define a las sociedades o entidades no residentes como aquellas que no lleven a cabo su actividad en las Islas Marshall. En el artículo 2.q) de esta ley, se indica que una sociedad o entidad que se defina como tal no se puede considerar como activa en Islas Marshall solo por mantener una oficina administrativa, ejecutiva o de gestión en su territorio; tener cargos o directores que residan o tengan la nacionalidad de las Islas Marshall; tener depósitos, cuentas bancarias o préstamos en entidades que tengan presencia en las Islas Marshall; mantener contacto profesional con abogados, contables, sociedades o asesores de las Islas Marshall, preparar actas o llevar libros de comercio en las Islas Marshall, organizar juntas o reuniones en las Islas Marshall, realizar contratos de arrendamiento en las Islas Marshall, ser propietaria de acciones o participaciones de otra entidad de las Islas Marshall, mantener un agente de negocios en las Islas Marshall por imperativo legal, o registrar buques o explotarlos fuera del territorio de las Islas Marshall. La exención de la tasa anual de registro y de cualquier otro impuesto sobre las actividades de las sociedades no residentes se establece en los artículos 12 y 73 de la *Associations Law*, y a contrario en su artículo 9. Además, en los artículos 119 – 125 de esta ley, se regulan las entidades marítimas extranjeras, que se definen como personas jurídicas cuyo objeto social comprenda la facultad de poseer y explotar buques y que, a través de una solicitud dirigida a las autoridades de las Islas Marshall, se pueden registrar para poseer y explotar buques bajo la normativa de las Islas Marshall y realizar todas las actividades necesarias para poseer y explotar buques que enarbolan el pabellón de las Islas Marshall, incluyendo la apertura de oficinas y la firma de contratos y el establecimiento de gravámenes sobre bienes muebles e inmuebles¹⁴³². Estas entidades deben pagar anualmente la tasa anual para mantener la vigencia de la autorización¹⁴³³.

Por lo que respecta a Liberia, el régimen es similar al de las Islas Marshall, porque, cuando se creó el registro de las Islas Marshall en 1990, se utilizó la legislación de Liberia como base para el régimen jurídico de las actividades marítimas y de las

¹⁴³⁰ Art. 1.2.4.

¹⁴³¹ *Title 52, Associations Law, of the Republic of the Marshall Islands Revised Code*, disponible en <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/Associations-Law-courtesy-copy-published-by-the-RMI-Registrar-of-Corporations-Through-the-March-2019-Session.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴³² Art. 119 y 120 de la *Associations Law*.

¹⁴³³ Art. 122 de la *Associations Law*.

sociedades de las Islas Marshall. La *Maritime Law* de Liberia, aprobada en 1956¹⁴³⁴, habilita en su artículo 19 a la Autoridad Marítima de Liberia para desarrollar reglamentariamente las tasas y los impuestos regulados en la propia ley. En el artículo 53, se prevé el pago de la tasa de registro, que se devengará en el momento del registro o de la transferencia de un buque desde un registro extranjero y, en el artículo 54, de una tasa anual por buque. La tasa anual del segundo año de registro se prorratea y se computa desde la fecha del primer aniversario del registro hasta el final del año natural, y se plantean exenciones durante el período en que el buque se encuentre inmovilizado o amarrado¹⁴³⁵. El pago de la tasa anual se realiza de manera similar a la de las Islas Marshall: se puede pagar por adelantado; se devenga el 1 de enero de cada año, aunque el buque solo hubiera estado registrado durante una fracción del año; se puede pagar en dos plazos, siendo el primero de ellos hasta el 1 de enero y el segundo, hasta el 1 de julio del mismo año, y se establece un recargo en caso de pago extemporáneo de la tasa, cuya cuantía se determina reglamentariamente¹⁴³⁶. El pago de la tasa con posterioridad al 1 de julio puede dar lugar a la suspensión del registro y, al igual que en las Islas Marshall, se constituye un privilegio marítimo sobre el buque por el importe de los tributos no pagados¹⁴³⁷.

El desarrollo reglamentario de estas disposiciones se realizó mínimamente en las *Maritime Regulations*¹⁴³⁸, cuyo artículo 1.19.1 establece que las tasas exigibles en relación con el registro, los certificados y la inspección de los buques, la certificación de los trabajadores del mar y otros actos o servicios marítimos serán las establecidas en la *Maritime Law*, *Maritime Regulations* y las *Liberian Marine Notices*. Posteriormente, se adoptaron las *Maritime Fees Regulations*¹⁴³⁹. En ellas, se estableció la cuantía de la tasa de registro en 2 500 dólares estadounidenses¹⁴⁴⁰. Además, se reguló la tasa anual, cuya cuantía sería de 0.40 dólares estadounidenses por cada TRN, con un límite mínimo del resultado del cálculo para un buque de 2 200 TN, es decir, de 880 dólares estadounidenses¹⁴⁴¹. A diferencia de lo que ocurría en otros registros, el recargo por pago extemporáneo se establecía a través de porcentajes, en función de los días de

¹⁴³⁴ *Liberian Maritime Law. Title 21 of the Liberian Code of Laws of 1956*, RLM-107, disponible en <https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-107%20Series%202018%20-%20Final.pdf> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴³⁵ Art. 54.3 de la *Maritime Law* de Liberia.

¹⁴³⁶ Art. 83.1 de la *Maritime Law* de Liberia.

¹⁴³⁷ Art. 83.2 y 3 de la *Maritime Law* de Liberia.

¹⁴³⁸ *Liberian Maritime Regulations*, RLM-108, disponibles en https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-108cv-Regs%20Series%2002-13_Correction%204-21-17.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴³⁹ *Liberian Maritime Fees Regulations*, RLM-108A, disponible en https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-108A_Fees_0.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴⁴⁰ Art. 2.1 de las *Maritime Fees Regulations*.

¹⁴⁴¹ Art. 3.1 y 2 de las *Maritime Fees Regulations*.

retraso en el pago¹⁴⁴². Además, se establecían los costes de inspección y las tasas anuales de investigación marítima, participación internacional y formación náutica (1 000 dólares estadounidenses más 0.07 dólares estadounidenses por TN, y 0.01 dólares estadounidenses por TN en concepto de formación marítima y de crédito para la tripulación liberiana)¹⁴⁴³. En cuanto a la relación consolidada de tasas, se recoge en la *Marine Notice* ADM-003, de septiembre de 2019¹⁴⁴⁴. La tasa de registro, para buques de menos de 14 000 TRN, es de 2 500 dólares estadounidenses, y, para los buques de 14 000 TRN o más, de 0.13 dólares estadounidenses por cada TRN, más 1 500 dólares estadounidenses (con un límite máximo de 3 900 dólares estadounidenses) y 6 500 dólares en concepto de tasa administrativa de registro¹⁴⁴⁵. En cambio, la cuantía de la tasa anual por buque se estableció en 0.41 dólares estadounidenses por TRN (con un mínimo de 902 dólares estadounidenses), para los buques de menos de 14 000 TRN, y de 0.11 dólares estadounidenses por TRN y una cantidad fija de 3 900 dólares estadounidenses para buques de 14 000 TRN para los buques de 14 000 TRN o más¹⁴⁴⁶. Además, se establecieron nuevas tasas de inspección e investigación y las tasas por otros servicios administrativos vinculados al registro¹⁴⁴⁷. En la misma disposición, se establecen las tasas anuales de las sociedades liberianas: la tasa de registro de las sociedades era, en función del tipo de entidad, de entre 713.50 y 1525 dólares estadounidenses, y la tasa anual era de 450 o 500 dólares estadounidenses¹⁴⁴⁸. En cuanto a la organización societaria, el equivalente a la sociedad no residente es la sociedad extranjera, para la que se establece una lista similar de actividades que no constituyen actividades en el territorio de Liberia, como interponer acciones o llevar a cabo actos procesales, organizar reuniones o juntas de accionistas, mantener cuentas bancarias, mantener instalaciones o agencias para gestionar sus valores, y, para las sociedades o *trusts* marítimos extranjeros, mantener a un agente y una dirección en Liberia, poseer y explotar buques y realizar todas las actividades necesarias para poseer y explotar buques que enarbolan el pabellón liberiano¹⁴⁴⁹. Estas últimas sociedades tienen unas tasas especiales: la tasa de registro es de 500 dólares estadounidenses y la tasa anual, de 200 dólares estadounidenses¹⁴⁵⁰.

¹⁴⁴² Art. 7.2 de las *Maritime Fees Regulations*.

¹⁴⁴³ Arts. 9 y 10 de las *Maritime Fees Regulations*.

¹⁴⁴⁴ Disponible en https://www.lisecr.com/sites/default/files/online_library/ADM-003_Rev.09-19.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴⁴⁵ Art. 1.1 de la *Marine Notice* ADM-003.

¹⁴⁴⁶ Art. 1.2 de la *Marine Notice* ADM-003.

¹⁴⁴⁷ Arts. 2.0 – 12.22 de la *Marine Notice* ADM-003.

¹⁴⁴⁸ Art. 13.0 – 13.2.2 de la *Marine Notice* ADM-003.

¹⁴⁴⁹ Art. 12.1.2 en relación con el art. 13.2 de la *Associations Law, Title 5 of the 1976 Liberian Codes of Law Revised*, disponible en https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/lbr_e/WTACCLBR5_LEG_6.pdf (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴⁵⁰ Art. 13.5 de la *Associations Law* de Liberia.

En el caso de Malta, los artículos 6 a 9 de la *Merchant Shipping Act*, de 6 de abril de 1973¹⁴⁵¹, regulan las tasas de registro de buques y se realiza una remisión a la disposición adicional primera de la ley, que regula la tasa anual. La tasa de registro debe pagarse antes de realizar el registro, y no se expedirán los certificados correspondientes hasta que no se realice el pago¹⁴⁵². La tasa anual debe pagarse en el aniversario de la fecha de registro inicial¹⁴⁵³. Además, las tasas se calculan en función del tonelaje declarado por el propietario del buque en la solicitud de registro, que se pueden modificar según certificados técnicos posteriores¹⁴⁵⁴. Del pago de las tasas depende la validez de los certificados de registro¹⁴⁵⁵. Al igual que en el régimen de las Islas Marshall, se establecen dos modalidades de tributación: en primer lugar, una no basada en el tonelaje del buque, que, en función de la eslora y el tipo de buque, oscila entre los 0.25 euros y los 115 euros en el caso de la tasa de registro, y entre 61 y 1 095 euros¹⁴⁵⁶, y, en segundo lugar, otra basada en el tonelaje del buque, su eslora y el tipo de buque, cuya cuantía es similar a las anteriores, aunque en algunos casos se suma una cuantía fija de 250 o 400 euros¹⁴⁵⁷. Además, en algunos casos, existe una cantidad adicional que se debe abonar en función de una escala por tramos de tonelaje del buque, que se determina en función de una cantidad fija y de una cantidad variable y decreciente por tonelada neta¹⁴⁵⁸. Por último, se establece un porcentaje de corrección en función de la edad del buque, que incrementa la cuantía de las tasas para los buques a partir de 20 años de antigüedad y la disminuye para los buques de hasta 10 años de antigüedad¹⁴⁵⁹. En el caso de mora de un año en el pago de las tasas, se establece un recargo del 10 % sobre la cuantía de la deuda¹⁴⁶⁰. El resto de tasas y cargos se regulan en las *Merchant Shipping Fees Regulations*, de 8 de junio de 1973¹⁴⁶¹. Cabe recordar que el régimen tributario en función del tonelaje de Malta fue aprobado condicionalmente por la Comisión Europea en relación con las restricciones a las ayudas de Estado el 19 de diciembre de 2017, aunque con el compromiso realizar algunas modificaciones

¹⁴⁵¹ Disponible en <http://justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=8734&l=1> (fecha de última consulta: 2 de enero de 2020).

¹⁴⁵² Art. 7.1 de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵³ Art. 7.2 de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵⁴ Art. 7.4 de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵⁵ Arts. 27.1.e) y 29.2.a) de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵⁶ Párrafo A.i. de la Disposición Adicional Primera de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵⁷ Párrafo A.ii de la Disposición Adicional Primera de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵⁸ Párrafo B de la Disposición Adicional Primera de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁵⁹ Párrafo C de la Disposición Adicional Primera de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁶⁰ Párrafo D de la Disposición Adicional Primera de la *Merchant Shipping Act*.

¹⁴⁶¹ *Legal Notice 64 of 1973, Merchant Shipping Fees Regulations*, 8th June, 1973, disponible en <http://justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=9592&l=1> (fecha de última consulta: 3 de enero de 2020).

(fundamentalmente, consistentes en hacer explícitas determinadas restricciones al régimen en función del tonelaje)¹⁴⁶².

En cuanto a los impuestos que deben pagar las sociedades maltesas dedicadas a actividades de transporte marítimo o directamente relacionadas con el transporte marítimo, su regulación se contiene en la *Merchant Shipping (Taxation and Other Matters relating to Shipping Organisations) Regulations*, de 2018¹⁴⁶³. La autorización para tributar en función del tonelaje del buque debe ser concedida por el Ministro competente por razón de la materia, cuando la gestión y la explotación se realice desde la Unión Europea, al menos el 60 % del tonelaje se encuentre bajo un pabellón comunitario y el porcentaje de tonelaje gestionado desde sociedades maltesas no haya disminuido en el plazo de tres años¹⁴⁶⁴. Además, se establece una exención del impuesto sobre la renta para los beneficios derivados de las actividades de transporte marítimo de las sociedades que tributen en función del tonelaje de los buques, para los beneficios provenientes de la venta o enajenación de los derechos sobre un buque sometido a tributación por tonelaje, y para la distribución de beneficios y dividendos de las actividades de transporte marítimo y otras actividades relacionadas¹⁴⁶⁵.

Por último, en la *Commonwealth* de las Bahamas, esta cuestión se regula en la *Merchant Shipping Act*, de 1976¹⁴⁶⁶. De forma similar al régimen maltés, el artículo 17 de esa ley se limita a establecer que, con respecto a los buques de más de 500 TRN, se devengarán tasas de registro y una tasa anual, que se debe pagar antes del 1 de enero de cada año, so pena de suspensión del certificado de registro. Desde 2011, no existe tasa de registro, que se ha vuelto gratuito, a excepción de la expedición de certificados y algunos servicios, y la tasa anual para buques de navegación internacional es de 700 dólares para buques que no se dediquen al comercio, de 2 552 dólares para buques de hasta 2 000 TN, de 2 155 dólares y 0.20 dólares por TN para buques de más de 2 000 TN y hasta 5 000 TN, de 2 305 dólares y 0.17 dólares por TN para buques de más de

¹⁴⁶² *Commission Decision of 19.12.2017 on State Aid SA.33829 (2012/C) – Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favour of shipping companies and their shareholders*, Brussels, 19.12.2017, C(20147) 8734 final, disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245531/245531_1961713_235_2.pdf (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹⁴⁶³ *Legal Notice 218 of 2018, Merchant Shipping (Taxation and Other Matters relating to Shipping Organisations) Regulations*, 1st May, 2018, disponible en <http://justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=9628&l=1> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹⁴⁶⁴ Art. 4.1 y 2 de las *Regulations*.

¹⁴⁶⁵ Art. 5.1 y 2 de las *Regulations*.

¹⁴⁶⁶ *An Act to make provision for the registration of ships; for the control, regulation and orderly development of merchant shipping; to make provision for the proper qualification of persons employed in the sea service; to regulate the terms and conditions of service of persons so employed; and for matters connected with and incidental to the foregoing*, 29th November, 1976, disponible en <https://www.bahamamaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/Ch-268-MerchantShippingAct.pdf> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

5 000 TN, y de 1 000 dólares y 0.20 dólares por TN para yates comerciales¹⁴⁶⁷. La creación de una sociedad cuesta entre 200 y 1 650 dólares de Bahamas, en función de las características de la sociedad y de si se utiliza o no el procedimiento acelerado y la tasa anual, 350 o 1 000 dólares¹⁴⁶⁸. No existe el impuesto de sociedades.

En conclusión, aunque resulta difícil comparar regímenes fiscales en abstracto, se puede apreciar que, en algunos casos, la tasa de registro parece más elevada en algunos pabellones de conveniencia que lo previsible inicialmente en algunos Estados marítimos internacionales, aunque conviene tener en cuenta que en algunos Estados las cantidades se establecen según un cómputo diario y recordar que, en algunos casos, como en el de las Bahamas, se ha suprimido completamente la tasa de registro, lo cual supone una ventaja fiscal, ya que, durante el primer año de explotación del buque, se produce un ahorro con respecto a lo que sucedería si se realizase bajo otro pabellón. Por tanto, los regímenes de *tonnage tax* no consiguen anular la ventaja fiscal que caracteriza a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, y no solo en relación con los tributos relativos al registro de buques, sino que se deben tener en cuenta globalmente las ventajas fiscales existentes para las sociedades. Aunque *a priori* pueda parecer que el ahorro fiscal no es tan significativo como hace años, se debe tener en cuenta que a los tributos indicados se deben añadir otros gastos, como el IVA, las retenciones del IRPF de los trabajadores, etc. Por lo demás, los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que han sido objeto de análisis mantienen la tributación en función del tonelaje, con tarifas competitivas e inferiores en algunos casos a las vigentes en España.

3.2.2.- Los pabellones de conveniencia como paraísos fiscales

Dada la identificación entre los pabellones de conveniencia y los paraísos fiscales y su potencial vinculación con la elusión y la evasión fiscal, resultarían aplicables a las actividades marítimas realizadas desde terceros Estados las medidas nacionales y multilaterales relativas a los paraísos fiscales¹⁴⁶⁹. En el seno de las Organización de las Naciones Unidas, varios expertos han declarado que los paraísos fiscales constituyen un riesgo para los derechos humanos¹⁴⁷⁰, y, en el marco de la Oficina de las Naciones

¹⁴⁶⁷ *The Bahamas Maritime Authority Information Bulletin No. 81 – Fee Schedule: Guidance and Instructions for Ship Owners, Managers, Masters, Seafarers, Maritime Training Institutions and Manning Agents*, 24 April 2019, disponible en <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/81bulltn-Rev16.pdf> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹⁴⁶⁸ Disposición Adicional Primera de la *International Business Companies Act 2000*, en su redacción dada por el art. 8 de la *International Business Companies (Amendment) Act, 2014*, disponible en <http://www.bahamas.gov.bs/wps/wcm/connect/a6dcd888-db6c-482c-95ce-72b9283dfe19/InternationalBusinessCompaniesAmendmentAct2014.pdf?MOD=AJPERES> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

¹⁴⁶⁹ Para una descripción de los paraísos fiscales y sus ventajas fiscales antes de la intervención de las organizaciones internacionales, *vid.* IRISH, C. R., “Tax Havens”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 15, n.º. 3, 1982, págs. 449 – 510.

¹⁴⁷⁰ “Expertos llaman a poner fin al secreto de los paraísos fiscales tras la divulgación de los *Bahama leaks*”, Centro de Noticias ONU, 6 de octubre de 2016, disponible en <https://web.archive.org/web/20161010075407/http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=36001> (fecha de última consulta: 4 de enero de 2020).

Unidas de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito (OFDPD), se creó el Foro de las Naciones Unidas sobre centros financieros extraterritoriales (*Offshore Forum*) en 1999, con el objetivo de que los centros financieros *offshore* se comprometieran a adoptar unos estándares mínimos, y de colaborar con ellos para implementarlos. Además, en 2004 creó el Comité de Expertos en Cooperación Internacional en Cuestiones de Tributación para proporcionar asistencia en esta materia a los países en desarrollo, para lo que aprobó una Convención modelo de las Naciones Unidas sobre la doble tributación entre países desarrollados y países en desarrollo, que ha sido revisado en diversas ocasiones¹⁴⁷¹.

Además, en diversos foros y organizaciones internacionales se han creado iniciativas específicas para identificar a los paraísos fiscales e implementar medidas contra el blanqueo de capitales y la falta de transparencia de las entidades de determinados Estados. A continuación, examinaremos los requisitos y las medidas que han adoptado las principales organizaciones internacionales en relación con los paraísos fiscales y su aplicabilidad a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia: la OCDE, el Fondo Monetario Internacional (FMI) y la Unión Europea.

3.2.2.1.- OCDE

En 1989, se creó el Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI) en el seno de la OCDE para proteger a los sistemas financieros de la utilización del blanqueo de capitales para fines delictivos. El GAFI ha aprobado numerosas recomendaciones sobre las mejores prácticas para evitar el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. De los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia, solo son miembros del GAFI algunos Estados europeos debido a sus segundos registros o a los de algunas de sus dependencias: Alemania (considerada pabellón de conveniencia en cuanto a su segundo registro), Dinamarca (considerado pabellón de conveniencia en relación con las Islas Feroe), Francia (considerada pabellón de conveniencia en cuanto a su segundo registro), Portugal (considerado pabellón de conveniencia en cuanto a su segundo registro) y Reino Unido (considerado pabellón de conveniencia en cuanto a Bermudas, Gibraltar e Islas Caimán). Además, ha fomentado el desarrollo de una aproximación regional, creándose en primer lugar el Grupo de Acción Financiera del Caribe (*Caribbean Financial Action Task Force* o GAFIC), en el que participan los principales centros financieros *offshore* de esa región, incluyendo algunos Estados que ofrece pabellones de conveniencia, como Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Curaçao, Islas Caimán y San Vicente y las Granadinas, y el Grupo de Acción del Pacífico Sur. Además, en 1998, creó un Grupo *ad hoc* sobre jurisdicciones no cooperadoras para que los propios miembros del GAFI evaluaran si estaban cooperando suficientemente con sus iniciativas. Posteriormente, se crearon otros grupos de acción financiera regional en Latinoamérica (2000), en el que

¹⁴⁷¹ Una versión en castellano de este modelo se puede encontrar en https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2014/09/UN_Model_2011_UpdateSp.pdf (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

participan Bolivia, Honduras y Panamá, y en Oriente Medio y Norte de África (2004), en el que participa Líbano.

Desde entonces, la estrategia multilateral de la OCDE ha pretendido superar las deficiencias de las respuestas nacionales frente a la competencia fiscal perjudicial¹⁴⁷². En 1998, se publicó el informe titulado *Competencia fiscal perniciosa: Un problema mundial emergente*¹⁴⁷³, en el que se presentaban los conceptos de competencia fiscal, paraíso fiscal y regímenes fiscales preferenciales perniciosos; se proponían recomendaciones para evitar la competencia fiscal perniciosa y se determinaban cuestiones que requerirían un análisis más detallado. Por un lado, se consideraban paraísos fiscales los Estados que pueden financiar sus servicios públicos sin impuestos o con impuestos muy bajos y que permiten que los no residentes los utilicen para eludir la imposición del Estado en el que reside sin ofrecer información sobre los contribuyentes y sin exigir que la actividad sea sustancial y, por el otro, se distinguen los Estados con regímenes fiscales potencialmente perniciosos que tienen impuestos significativos sobre los beneficios, pero cuyo sistema tributario tiene características que constituyen competencia fiscal perniciosa, como la existencia de un régimen especial restringido a los no residentes y aislado de la economía nacional, la falta de transparencia y de acceso a la información sobre los contribuyentes que se benefician de un régimen fiscal preferencial¹⁴⁷⁴. Las recomendaciones van dirigidas a los paraísos fiscales y las directrices, a los Estados con prácticas fiscales perniciosas. Entre otras cuestiones, se recomienda que los paraísos fiscales aprueben o apliquen efectivamente normas sobre sociedades extranjeras controladas y sobre fondos de inversión extranjeros, que eliminen la doble imposición solo en el caso en que no constituya competencia fiscal perniciosa, que adopten normas de información sobre transacciones internacionales y operaciones extranjeras de contribuyentes residentes, que publiquen las condiciones de los acuerdos con la administración en materia fiscal, que reformen los convenios en materia fiscal para que incorporen mecanismos de intercambio de información, etc.¹⁴⁷⁵. Además, se establecieron 15 directrices para abordar la cuestión de los Estados con regímenes fiscales preferenciales perniciosos, evitando que proliferasen y reformando los regímenes existentes¹⁴⁷⁶. La identificación de los paraísos fiscales y de los regímenes perniciosos se dejaba para futuros trabajos en el seno de la OCDE.

¹⁴⁷² Vid. CAAMAÑO, M. A., y CALDERÓN, J. M., “Globalización Económica y Poder Tributario: ¿Hacia un Nuevo Derecho Tributario?”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, vol. 6, n.º. 1, 2002, págs. 196 y 197, y MARTÍN, J., *op. cit.*, pág. 346.

¹⁴⁷³ OECD, *Harmful Tax Competition: An Emerging Global Issue*, OECD, Paris, 1998, disponible en https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/harmful-tax-competition_9789264162945-en#page3 (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

¹⁴⁷⁴ *Ibid.*, págs. 20 – 34.

¹⁴⁷⁵ *Ibid.*, págs. 40 – 55. Sobre el funcionamiento de estas medidas, *vid.* SANG-MAN, K., y JINGHO, K., “Flags of Convenience in the Context of the OECD BEPS Package”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, n.º. 2, 2018, págs. 234 – 236.

¹⁴⁷⁶ *Ibid.*, págs. 56 y 57.

En el año 2000, la OCDE creó el Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información Tributaria como marco de cooperación multilateral entre los Estados de la OCDE y terceros Estados¹⁴⁷⁷. El 22 de junio de ese mismo año, la OCDE publicó un informe en el que se consideraba como paraísos fiscales no cooperadores a 15 jurisdicciones, entre las que abundan los pabellones de conveniencia: Bahamas, Dominica, Filipinas, Islas Caimán, Islas Cook, Islas Marshall, Israel, Líbano, Liechtenstein, Nauru, Niue, Panamá, Rusia, San Cristóbal y Nieves, y San Vicente y las Granadinas¹⁴⁷⁸. Posteriormente, se incluyó, entre otros, a los pabellones de conveniencia de Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Barbados, Belice, Gibraltar, Liberia, Panamá y Vanuatu¹⁴⁷⁹. En dos años, 31 jurisdicciones se comprometieron a implementar los estándares de transparencia e intercambio de información. Barbados fue retirado de la lista de paraísos fiscales no cooperadores por tener acuerdos de intercambio de información con otros Estados en enero de 2001¹⁴⁸⁰. En 2003, se eliminó de la lista a Vanuatu y, en 2007, a Islas Marshall y Liberia. Hasta 2020, 38 jurisdicciones han asumido este compromiso, y en 2009 se eliminaron las últimas jurisdicciones no cooperadoras de la lista de la OCDE. Entre las jurisdicciones que han asumido el compromiso requerido por la OCDE, se encuentran Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Bahamas, Bermudas, Belice, Chipre, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Cook, Islas Marshall, Liberia, Malta, Mauricio, Panamá, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, y Vanuatu¹⁴⁸¹. Sin embargo, se debe tener en cuenta que la finalidad de los trabajos de la OCDE es mejorar la transparencia financiera y no imponer un tipo impositivo efectivo a los Estados¹⁴⁸², por lo que el establecimiento de

¹⁴⁷⁷ En este Foro Global, participan 158 Estados; entre ellos, Alemania, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Camboya, Chipre, Curaçao, Francia, Georgia, Gibraltar, Honduras, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Moldavia, Mongolia, Panamá, Portugal, San Vicente y las Granadinas, y Vanuatu. De los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia, solo Bolivia, Comoras, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka y Tonga están ausentes en este foro multilateral.

¹⁴⁷⁸ FINANCIAL ACTION TASK FORCE ON MONEY LAUNDERING, *Review to Identify Non-Cooperative Countries or Territories: Increasing the Worldwide Effectiveness of Anti-Money Laundering Measures*, 22 June 2000, disponible en <https://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/reports/1999%202000%20NCCT%20ENG.pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁴⁷⁹ OCDE, *Towards Global Tax Co-operation – Report to the 2000 Ministerial Council Meeting and Recommendations by the Committee on Fiscal Affairs: Progress in Identifying and Eliminating Harmful Tax Practices*, 2000, pág. 17, disponible en <http://www.oecd.org/ctp/harmful/2090192.pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁴⁸⁰ *Vid.* la página web oficial de la OCDE: <http://www.oecd.org/ctp/harmful/oecdsaysbarbadoswillnotappearonitsforthcominglistofuncooperativetaxhavens.htm> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁴⁸¹ La lista de las jurisdicciones que se han comprometido a mejorar la transparencia y a establecer un intercambio efectivo de información en materia fiscal se encuentra disponible en la página web de la OCDE: <http://www.oecd.org/countries/monaco/jurisdictions-committed-to-improving-transparency-and-establishing-effective-exchange-of-information-in-tax-matters.htm> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁴⁸² OECD, *The OECD's Project on Harmful Tax Practices: 2006 Update on Progress in Member Countries*, Centre for Tax Policy and Administration, 2006, pág. 3, disponible en <http://www.oecd.org/ctp/harmful/37446434.pdf> (fecha de última consulta: 28 de diciembre de 2019).

ventajas fiscales permanece en la esfera de competencias soberanas de los Estados. Para reforzar este objetivo, la OCDE aprobó un modelo de convenio de intercambio de información fiscal en 2002, que ha sido utilizado por algunos de los Estados y territorios que ofrecen pabellones de conveniencia, como Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Liberia, Mauricio, San Vicente y las Granadinas, y Vanuatu¹⁴⁸³.

En 2013, se adoptó un Plan de Acción de 15 puntos para evitar la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios (BEPS), que estructuraba las actuaciones de recogida y análisis de información en torno a tres pilares: introducción de coherencia en las normativas nacionales que afectan a actividades transfronterizas, reforzar los requisitos sustantivos en relación con los estándares internacionales y mejorar la transparencia y la seguridad¹⁴⁸⁴. En 2015, la OCDE consideró completadas las 15 acciones y esperaba que se informase de los beneficios a los territorios donde se realizaban las actividades que los generaban, aunque estimó que la pérdida de ingresos de los Estados debido a prácticas de elusión fiscal entre 100 y 240 mil millones de dólares estadounidenses al año en la recaudación del impuesto de sociedades en todo el mundo¹⁴⁸⁵. Además, en ese informe se establecieron seis indicadores de la existencia de erosión de la base imponible y traslado de beneficios, que deberán ser analizados en cada Estado: los márgenes de beneficio de las empresas multinacionales localizadas en Estados de baja tributación son superiores a las del promedio global del grupo, el tipo impositivo efectivo pagado por esas entidades es entre 4 y 8.5 puntos porcentuales más bajo que el de sociedades similares que solo realizan actividades en un Estado, existe una concentración creciente de las inversiones extranjeras directas en esos Estados, existe una separación clara y repentina de la separación de los beneficios sometidos a tributación del lugar en el que se realiza la actividad, y la deuda se concentra más en las filiales que se encuentran en Estados de mayor tributación¹⁴⁸⁶. Por el momento, no se han publicado resultados de evaluaciones de los Estados considerados como pabellones de conveniencia o como paraísos fiscales, y, en los Estados que se han adherido al

¹⁴⁸³ La lista completa de los convenios firmados se encuentra disponible en <http://www.oecd.org/ctp/exchange-of-tax-information/taxinformationexchangeagreementstieas.htm> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

¹⁴⁸⁴ OCDE, *Plan de acción contra la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios*, OCDE, Paris, 2014, disponible en <http://www.aedf-ifa.org/FicherosVisiblesWeb/Ficheros/Fichero79.pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020), y OECD, *BEPS Project Explanatory Statement. 2015 Final Reports*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2016, disponible en https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/beps-project-explanatory-statement_9789264263437-en#page4 (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020). Sobre este nuevo modelo de transparencia fiscal y sus limitaciones para lograr que el gravamen de los beneficios se realice en el Estado en el que se producen realmente o se genera valor y su ineficacia para cambiar la política fiscal de los Estados de baja tributación en su configuración inicial, *vid.* CALDERÓN, J. M., “La cooperación internacional en la lucha contra el fraude fiscal”, en GIMÉNEZ-REYNA, E., y RUIZ, S. (Coords.), *El fraude fiscal en España*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, págs. 745 – 857.

¹⁴⁸⁵ OECD, *Measuring and Monitoring BEPS, Action 11 – 2015 Final Report*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2015, págs. 3 y 15.

¹⁴⁸⁶ *Ibid.*, págs. 15 y 16.

proyecto BEPS, no se considera que mantengan regímenes fiscales perjudiciales¹⁴⁸⁷, pero su cooperación en este marco podría reducir la ventaja competitiva que supone la explotación de los buques desde este tipo de Estados.

En 2017, se realizó un análisis del régimen de intercambio espontáneo de información sobre los casi 16000 acuerdos (*tax rulings*) existentes entre los Estados y las empresas contribuyentes (transparencia fiscal), para evitar la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios¹⁴⁸⁸. De este análisis se excluyó, entre otros territorios, a Bermudas y a las Islas Caimán, porque no tienen impuesto de sociedades¹⁴⁸⁹. Se concluyó que todas las jurisdicciones evaluadas habían creado o estaban a punto de crear mecanismos para el intercambio espontáneo de información en esta materia, aunque se hizo un total de 60 recomendaciones de mejora¹⁴⁹⁰. En el caso de Barbados, no se pudo completar el proceso de recogida de datos necesario para realizar la evaluación, y tampoco realizó intercambios voluntarios de información sobre los acuerdos y, en el caso de Curaçao, no se pudo completar la información sobre los acuerdos pasados y futuros, y tenía retrasos en los intercambios de información; algo similar a lo que ocurrió con Francia y Portugal¹⁴⁹¹. En los casos de Jamaica y Sri Lanka, no corroboran que dispusieran de un proceso de recopilación e intercambio voluntario de información, por lo que se les recomendó que lo hicieran¹⁴⁹². A Belice, Liberia, Malta, Mauricio y Panamá no se les hicieron recomendaciones¹⁴⁹³. Por último, ese mismo año, se publicaron los principios globales para luchar contra los delitos fiscales¹⁴⁹⁴. Como se puede observar, es evidente que los objetivos de los informes se encuentran muy bien delimitados y omiten algunas cuestiones que, *a priori*, parecen

¹⁴⁸⁷ Algunos de los Estados, como Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Panamá y San Vicente y las Granadinas, han tenido que reformar su régimen fiscal en materia de sociedades o en materia de transporte marítimo. No obstante, se analizaron algunos regímenes fiscales en materia de transporte marítimo que se consideraron no perjudiciales, como los de Liberia, Malta y Panamá. *Id.*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, *Harmful Tax Practices – 2018 Progress Report on Preferential Regimes. Inclusive Framework on BEPS: Action 5*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2019, disponible en https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/harmful-tax-practices-2018-progress-report-on-preferential-regimes_9789264311480-en#page4 (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020), págs. 22, 24 – 26, y 30.

¹⁴⁸⁸ OECD, *Harmful Tax Practices – 2017 Peer Review Reports on the Exchange of Information on Tax Rulings. Inclusive Framework on BEPS: Action 5*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2018, disponible en https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/harmful-tax-practices-2017-peer-review-reports-on-the-exchange-of-information-on-tax-rulings_9789264309586-en#page3 (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

¹⁴⁸⁹ *Ibid.*, págs. 13 y 14.

¹⁴⁹⁰ *Ibid.*, pág. 14.

¹⁴⁹¹ *Ibid.*, págs. 15, 16, 18 y 21.

¹⁴⁹² *Ibid.*, pág. 19.

¹⁴⁹³ *Ibid.*, págs. 15, 19 y 20.

¹⁴⁹⁴ OECD, *Fighting Tax Crime: The Ten Global Principles*, OECD Publishing, Paris, 2017, disponible en <http://www.oecd.org/tax/crime/fighting-tax-crime-the-ten-global-principles.pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

relevantes para la consideración global de un Estado como paraíso fiscal, aunque esta categoría, al menos en la OCDE, parece haberse quedado obsoleta.

3.2.2.2.- FMI

En 1999, el Foro de Estabilidad Financiera creó un grupo de trabajo para investigar el funcionamiento de los centros financieros extraterritoriales u *offshore* (CFE), que determinó que minaban los estándares de regulación financiera internacional y permiten evadir el pago de impuestos¹⁴⁹⁵. Para continuar estos trabajos, en el año 2000, el FMI publicó una lista de países, territorios y jurisdicciones con CFE, con estándares determinados de supervisión en los sectores bancario, asegurador y de valores, y contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Entre las jurisdicciones incluidas, se encontraban los siguientes pabellones de conveniencia: Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Chipre, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Marshall, Líbano, Liberia, Madeira, Malta, Mauricio, Panamá, San Vicente y las Granadinas y Vanuatu¹⁴⁹⁶. También Filipinas, Estado del que proviene una gran parte de las tripulaciones de conveniencia, estaba incluido en esa lista. En su informe sobre estos CFE, el FMI afirmó que la existencia de estos centros afectaba a sus actividades de varias formas, porque dificultaba la supervisión del sistema financiero y reducía la transparencia, dificultando la buena gobernanza financiera¹⁴⁹⁷. Además, definió las finanzas *offshore* como la oferta de servicios financieros por parte de bancos y otros agentes a no residentes, incluyendo no solo los préstamos, sino también la aceptación de depósitos de los individuos y otros servicios¹⁴⁹⁸. En 2003, se decidió sistematizar la evaluación del cumplimiento de los estándares de supervisión y mejorar la transparencia de las actividades de los CFE a partir de 2005 en ciclos de 4 o 5 años, y se reconoció que las áreas de mayor preocupación en relación con los CFE eran la identificación de los clientes, la supervisión de las transacciones y la cooperación internacional¹⁴⁹⁹.

Además, en 2008, la Junta de Gobernadores del FMI decidió crear un programa de evaluación de los CFE en el marco del Programa de Evaluación del Sector

¹⁴⁹⁵ Communiqué of the Interim Committee of the Board of Governors of the International Monetary Fund, 27 April 1999, disponible en <https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/14/01/49/pr9915> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019) y Communiqué of the Interim Committee of the Board of Governors of the International Monetary Fund, 26 September 1999, disponible en <https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/28/04/51/cm092699a> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁴⁹⁶ MONETARY AND EXCHANGE AFFAIRS DEPARTMENT, *Offshore Financial Centers*, IMF Background Paper, 2000, Table 1, disponible en <https://www.imf.org/external/np/mae/oshore/2000/eng/back.htm#I> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁴⁹⁷ *Ibid.*

¹⁴⁹⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹⁹ FMI, *Public Information Notice (PIN) No. 03/138*, November 24, 2003, disponible en <https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/28/04/53/pn03138> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

Financiero (PESF)¹⁵⁰⁰. Con la integración de los dos programas, se pretendía mejorar la coordinación de los análisis de las jurisdicciones, racionalizar la distribución de fondos y eliminar la necesidad de mantener una lista de CFE, que podría tener efectos potencialmente discriminatorios¹⁵⁰¹. Sin embargo, la mayor parte de los análisis realizados en ese marco más amplio se refieren exclusivamente a la estabilidad financiera de esos Estados y a la suficiencia de sus mecanismos de supervisión bancaria para evitar crisis macroeconómicas, como en el caso de Bahamas¹⁵⁰², Barbados¹⁵⁰³, Chipre¹⁵⁰⁴, Georgia¹⁵⁰⁵, Jamaica¹⁵⁰⁶, Líbano¹⁵⁰⁷, Mauricio¹⁵⁰⁸, Moldavia¹⁵⁰⁹. Tan solo en

¹⁵⁰⁰ FMI, *Public Information Notice (PIN) No. 08/82*, July 9, 2018, disponible en https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/28/04/53/pn0882#P29_445 (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵⁰¹ *Ibid.*

¹⁵⁰² IMF, *The Bahamas: Financial Sector Stability Assessment*, IMF Country Report No. 13/101, April 2013, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/The-Bahamas-Financial-Sector-Stability-Assessment-40475> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019); IMF, *The Bahamas: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 19/199, July 2019, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/07/02/The-Bahamas-Financial-System-Stability-Assessment-47068> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019), en cuya pág. 6 se afirma que los escasos vínculos internos del sector bancario y financiero *offshore* genera riesgos reputacionales, aunque los mecanismos de supervisión están correctamente orientados hacia la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo; y también IMF, *The Bahamas: Financial Sector Assessment Program-Detailed Assessment of Observance of Basel Core Principles for Effective Banking Supervision*, IMF Country Report No. 19/200, July 2019, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/07/02/The-Bahamas-Financial-Sector-Assessment-Program-Detailed-Assessment-of-Observance-of-Basel-47069> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵⁰³ IMF, *Barbados: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 03/35, February 2003, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/30/Barbados-Financial-System-Stability-Assessment-16343> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019), en el que se destacó el grado de cumplimiento con los estándares de supervisión internacionales en el sector bancario tanto *onshore* como *offshore* y los esfuerzos por desarrollar un mecanismo efectivo contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, aunque era necesario dedicar más recursos a la supervisión; IMF, *Barbados: Financial System Stability Assessment: Update, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Banking Supervision and Securities Regulation*, IMF Country Report No. 09/54, February 2009, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Barbados-Financial-System-Stability-Assessment-Update-including-Reports-on-the-Observance-of-22720> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019), y, por último, IMF *Barbados: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 14/53, February 2014, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Barbados-Financial-System-Stability-Assessment-41340> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019), en cuya pág. 6 se recomienda reforzar la supervisión del mecanismo contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo en el sector *offshore*.

¹⁵⁰⁴ IMF, *Cyprus: Financial Sector Assessment Program: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 09/308, November 2009, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Cyprus-Financial-Sector-Assessment-Program-Financial-System-Stability-Assessment-23381> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵⁰⁵ IMF, *Georgia: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 01/210, November 2001, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/30/Georgia-Financial-System-Stability-Assessment-15500> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019), y también IMF, *Georgia: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 14/355, December 2014, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Georgia-Financial-System-Stability-Assessment-42545> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

el caso de Malta se han realizado informes más exhaustivos. En los análisis sobre su estabilidad financiera, el FMI constató que Malta había hecho progresos considerables con respecto a la corrección de las deficiencias que se habían detectado en el anterior análisis, de 2003¹⁵¹⁰, a través de la aplicación de directivas y reglamentos comunitarios, aunque los recursos son insuficientes para que las autoridades maltesas en el ámbito de los servicios financieros sean verdaderamente independientes y cumplan con todas sus obligaciones¹⁵¹¹. Además, entre otros informes, se publicó un análisis específico sobre sus mecanismos para evitar el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, en los que se establecen recomendaciones para fortalecer el sistema en este ámbito¹⁵¹².

¹⁵⁰⁶ IMF, *Jamaica: Financial System Stability Assessment, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Basel Core Principles for Effective Banking Supervision, the CPSS Core Principles for Systematically Important Payment Systems, and IMF Monetary and Financial Policy Transparency Codes*, IMF Country Report No. 06/156, May 2006, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Jamaica-Financial-System-Stability-Assessment-including-Reports-on-the-Observance-of-19181> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019), y también IMF, *JAMAICA – Financial Sector Stability Assessment*, IMF Country Report No. 18/347, December 2018, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/12/03/Jamaica-Financial-System-Stability-Assessment-46427> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵⁰⁷ IMF, *Lebanon: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 17/21, January 2017, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2017/01/24/Lebanon-Financial-System-Stability-Assessment-44574> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵⁰⁸ IMF, *Mauritius: Financial System Stability Assessment, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Banking Supervision, Payment Systems, Monetary and Financial Policy Transparency, and Anti-Money Laundering*, IMF Country Report No. 03/321, October 2003, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/30/Mauritius-Financial-System-Stability-Assessment-including-Reports-on-the-Observance-of-16932> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019). En las págs. 46 – 58 de este informe, se encontraron deficiencias en la transparencia del sistema, aunque el análisis se realizó desde el punto macroeconómico y no incluyó la posibilidad de cooperación. Sin embargo, en las págs. 59 – 63, se aprecia una mejora en los mecanismos para combatir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo.

¹⁵⁰⁹ IMF, *Republic of Moldova: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 16/70, February 2016, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Republic-of-Moldova-Financial-System-Stability-Assessment-43745> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵¹⁰ IMF, *Malta: Financial System Stability Assessment, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Monetary and Financial Policy Transparency, Banking Supervision, Securities Regulation, Insurance Regulation, Corporate Governance, and Payment Systems*, IMF Country Report No. 03/264, September 2003, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/30/Malta-Financial-System-Stability-Assessment-including-Reports-on-the-Observance-of-Standards-16833> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵¹¹ IMF, *MALTA Financial Sector Assessment Program: Technical Note – Banking Supervision*, IMF Country Report No. 19/347, November 2019, págs. 5 y 6, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/11/21/Malta-Financial-Sector-Assessment-Program-Technical-Note-Banking-Supervision-48829> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

¹⁵¹² IMF, *Malta: Financial Sector Assessment Program-Technical Note-Anti-Money Laundering and Combating the Financing of Terrorism (AML/CFT)*, IMF Country Report No. 19/345, November 2019, disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/11/21/Malta-Financial-Sector-Assessment-Program-Technical-Note-Anti-Money-Laundering-and-Combating-48827> (fecha de última consulta: 30 de diciembre de 2019).

Como se puede observar, al igual de lo que ocurría en el caso de la OCDE, no se pretende la eliminación de las ventajas fiscales, sino el cumplimiento de determinados estándares de política tributaria, sin influir en la configuración de los tributos de los Estados ni imponer obligaciones de transparencia financiera, salvo en el caso de la prevención de determinados delitos. Por tanto, la categoría de CFE tampoco ha tenido consecuencias jurídicas. Por ello, una parte de la doctrina ha cuestionado la orientación de este tipo de políticas, ya que considera que suponen la homologación de los paraísos fiscales extraterritoriales¹⁵¹³.

3.2.2.3.- La Unión Europea

La Unión Europea ha estimado la recaudación perdida a causa de la evasión fiscal en 8 billones de dólares estadounidenses¹⁵¹⁴, y desde hace décadas desarrolla estrategias para evitar tanto la elusión como la evasión fiscal, enfatizando la necesidad de cooperación en el intercambio de información. El 1 de diciembre de 1997, el Consejo y los representantes de los gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo adoptaron una resolución sobre el Código de Conducta sobre la Fiscalidad de las Empresas, un documento no vinculante a través del cual los Estados miembros asumieron el compromiso político de revisar, modificar y derogar las medidas fiscales que supongan competencia fiscal perniciosa; de abstenerse de promulgar medidas similares en el futuro, y de promover la adopción del mismo código por parte de terceros Estados y territorios¹⁵¹⁵. La supervisión de las medidas fiscales adoptadas en el ámbito de aplicación del Código de Conducta se encargó a un Grupo del Código de Conducta, creado en el marco del Consejo meses después¹⁵¹⁶. El objetivo de la Unión Europea es evitar la opacidad y el blanqueo de capitales procedentes de actividades ilícitas y delictivas¹⁵¹⁷. Gracias a estos mecanismos, se ha conseguido que algunos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia afectados reformasen sus sistemas tributarios en relación con determinadas modalidades especiales de sociedades, como ha ocurrido en el caso de Barbados¹⁵¹⁸, San Vicente y las Granadinas¹⁵¹⁹, y Belice¹⁵²⁰, o el de San Cristóbal y Nieves¹⁵²¹.

¹⁵¹³ Vid. HERNÁNDEZ, J., *Los paraísos fiscales*, AKAL, Madrid, 2009, pág. 278.

¹⁵¹⁴ EUROPEAN COMMISSION, “Estimating International Tax Evasion by Individuals”, *Taxation Papers*, Working Paper No 76, 2019, pág. 60.

¹⁵¹⁵ Conclusiones del Consejo ECOFIN de 1 de diciembre de 1997 sobre política fiscal - Resolución del Consejo y de los representantes de los gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo de 1 de diciembre de 1997 relativa a un Código de conducta sobre la fiscalidad de las empresas, DOCE C 2, de 6 de enero de 1998, págs. 1 – 6.

¹⁵¹⁶ Conclusiones del Consejo de 9 de marzo de 1998 sobre la creación del Grupo del código de conducta, DOCE C 99, de 1 de abril de 1998, págs. 1 y 2.

¹⁵¹⁷ Vid. RÉMEUR, C., *Listing of tax havens by the EU*, European Parliament Briefing, PE 621.872, 2018, disponible en <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/147404/7%20-%2001%20EPRS-Briefing-621872-Listing-tax-havens-by-the-EU-FINAL.PDF> (fecha de última consulta: 28 de diciembre de 2019).

¹⁵¹⁸ *Barbados' Fiscal Incentives regime (BB008) – Final description and assessment*, Brussels, 19 March 2019, 7676/19, FISC 205, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7676-2019-INIT/en/pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

En el ámbito interno, la Unión Europea ha adoptado normativa específica contra la evasión fiscal, como la Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2015, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifica el Reglamento (UE) 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2006/70/CE de la Comisión¹⁵²²; o la Directiva (UE) 2016/1164 del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior¹⁵²³. Además, para la fomentar la adopción y la aplicación de este Código de Conducta entre terceros Estados, desde 2017, la Unión Europea ha establecido un sistema de listas, similar al de los MOU, ya que clasifica a los Estados en una lista negra y una lista gris, en las que se incluían, respectivamente, los paraísos fiscales y los Estados que habían asumido el compromiso de reformar sus ordenamientos jurídicos según lo dispuesto en el Código de Conducta en un plazo determinado. El objetivo de esta clasificación es presionar a los Estados que no cooperan en esta materia, teniendo en cuenta los criterios de transparencia fiscal, equidad fiscal y adopción de medidas contra la disminución de la base imponible y el traslado de beneficios (BEPS). Se trata de criterios que incorporan índices objetivos¹⁵²⁴. Así, la transparencia fiscal requiere que el territorio o Estado hubiesen iniciado el procedimiento legislativo para aplicar efectivamente el *Common Reporting Standard* (CRS) de la OCDE; dispongan de mecanismos que le permitan intercambiar información con todos los Estados miembros, a través de acuerdos

¹⁵¹⁹ *Saint Vincent and the Grenadines' International Business Companies – IBC regime (VC001) – Final description and assessment*, Brussels, 18 March 2019, 7653/19, FISC 200, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7563-2019-INIT/en/pdf> (fecha de última consulta: 6 de enero de 2020); 7563/19 ADD1, FISC 200, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7563-2019-ADD-1/en/pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero 2020), y 7563/19 ADD2, FISC 200, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7563-2019-ADD-2/en/pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

¹⁵²⁰ *Belize's International Business Company regime (BZ001) – Final description and assessment*, Brussels, 15 November 2019, 14204/19, FISC 449, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14204-2019-INIT/en/pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

¹⁵²¹ *Saint Kitts and Nevis' Offshore Companies regime (KN001) – Final description and assessment*, Brussels, 15 March 2019, 7522/19, FISC 187, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7522-2019-INIT/en/pdf> (fecha de última consulta: 5 de enero de 2020).

¹⁵²² *DOUE* L 141/73, de 5 de junio de 2015.

¹⁵²³ *DOUE* L 193/1, de 19 de julio de 2016.

¹⁵²⁴ Los datos siguientes han sido extraídos de las Conclusiones del Consejo sobre criterios y procedimiento para la elaboración de una lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, 8 de noviembre de 2016, 14166/16, FISC 187, ECOFIN 1014, disponible en data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14166-2016-INIT/es/pdf (fecha de última consulta: 28 de diciembre de 2018), y de las Conclusiones del Consejo sobre la lista de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, 5 de diciembre de 2017, 15429/17, FISC 345, ECOFIN 1088, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15429-2017-INIT/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

bilaterales o multilaterales (*Multilateral Competent Authority Agreement* o MCAA); posean la calificación de “*largely compliant*” del Foro Mundial, y hubieran ratificado o haberse comprometido a ratificar, a participar o a poner en vigor el Convenio multilateral de Asistencia Administrativa Mutua en Materia Fiscal de la OCDE, o hubieran creado mecanismos de intercambio de información con todos los Estados miembros de la Unión Europea.

En segundo lugar, el criterio de equidad fiscal requiere que el Estado o territorio no aplique medidas fiscales preferentes que se puedan considerar perniciosas según los criterios establecidos en la Resolución del Consejo y de los representantes de los gobiernos de los Estados miembros reunidos en el Consejo, de 1 de diciembre de 1997, relativa a un Código de conducta sobre la fiscalidad de las empresas, y que no facilite la existencia de estructuras o mecanismos extraterritoriales destinados a atraer beneficios que no reflejen una actividad económica real realizada en ese Estado o territorio. El Código de conducta sobre la fiscalidad de las empresas se aplica a las medidas que afectan o pueden afectar de manera significativa la ubicación de la actividad económica en la Unión Europea, especialmente las medidas fiscales que permiten tributar a un tipo impositivo efectivo nulo o significativamente más bajo que los tipos aplicados habitualmente en un Estado miembro. Por último, el cumplimiento del último criterio se produce si el Estado o el territorio se comprometen a adoptar y a aplicar sistemáticamente los estándares mínimos BEPS de la OCDE y, en el futuro, si obtiene una evaluación positiva en relación con la aplicación efectiva de las normas mínimas de la OCDE contra la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios.

Se ha criticado que la lista sea solo de países terceros, y que la Unión Europea no haya incluido algunos Estados miembros que ofrecen condiciones igualmente ventajosas a las sociedades, como Chipre, Irlanda, Luxemburgo, Malta y los Países Bajos¹⁵²⁵. Recordemos que tanto Malta como Chipre han sido considerados tradicionalmente como pabellones de conveniencia y siguen figurando como tales en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF.

En la primera lista negra, aprobada en las conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, se identificó a 17 países y territorios como paraísos fiscales. Entre ellos, se encontraban Barbados, Islas Marshall, Mongolia, Panamá y San Cristóbal y Nieves, considerados como pabellones de conveniencia¹⁵²⁶. En enero de 2018, se eliminó de la lista a Barbados, Mongolia y Panamá, como consecuencia de la recepción de cartas de compromiso de alto nivel político por parte del Grupo “Código de

¹⁵²⁵ OXFAM, *Lista de Paraísos Fiscales de la UE: Metodología y Valoración de Jurisdicciones*, marzo de 2019, págs. 1 y 10, disponible en <https://oxfamilibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/620625/tb-off-the-hook-tax-havens-methodology-070319-es.pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵²⁶ Conclusiones del Consejo sobre la lista de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, 5 de diciembre de 2017, 15429/17, FISC 345, ECOFIN 1088, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15429-2017-INIT/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

Conducta”¹⁵²⁷. En marzo de ese mismo año, se eliminó a Islas Marshall¹⁵²⁸ y, en mayo, a Bahamas y a San Cristóbal y Nieves¹⁵²⁹. Sin embargo, la UE no quedó satisfecha con las reformas adoptadas por Barbados, Belice, Curaçao, Mauricio, Santa Lucía y Seychelles, y les recomendó que reformaran sus legislaciones hasta diciembre de 2019.

En las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, publicadas en noviembre de 2019, se modificaron las listas, y pasaron a considerarse como paraísos fiscales nueve países, de los cuales solo Vanuatu está considerado como pabellón de conveniencia¹⁵³⁰. Antigua y Barbuda, Bahamas e Islas Marshall se habían eliminado de la lista negra por haber asumido compromisos favorables a la cooperación fiscal, y Barbados, Bermudas, Curaçao, Islas Caimán e Islas Marshall se habían incluido inicialmente, pero a lo largo del mismo año se han retirado de la lista por sus avances en cooperación fiscal¹⁵³¹. Se había añadido a la lista a Belice, pero se retiró poco tiempo

¹⁵²⁷ Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) por el que se propone la exclusión de ciertos países o territorios, 5086/18, FISC 9, ECOFIN 7, 12 de enero de 2018, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5086-2018-INIT/es/pdf> (fecha de última consulta: 17 de diciembre de 2019).

¹⁵²⁸ Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) por el que se propone la exclusión de ciertos países o territorios, 6777/18 FISC 95, ECOFIN 202, 2 de marzo de 2018, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6777-2018-INIT/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵²⁹ Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, incluida la retirada de la lista de dos países o territorios, 8304/18 REV 1, FISC 178, ECOFIN 356, 8 de mayo de 2018, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8304-2018-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019), y Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 13352/1/18 REV 1, FISC 423, ECOFIN 949, 31 de octubre de 2018, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13352-2018-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵³⁰ Anexo I de la Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales — Informe del Grupo «Código de Conducta» (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7441-2019-INIT/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019) y en el *DOUE C* 386/2, de 14 de noviembre de 2019.

¹⁵³¹ Anexo II de la Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales — Informe del Grupo «Código de Conducta» (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7441-2019-INIT/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019) y en el *DOUE C* 386/2, de 14 de noviembre de 2019; Conclusiones del Consejo sobre la lista revisada de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, ST/7441/2019/INIT, *DOUE C* 114, de 26 de marzo de 2019, págs. 2 – 8; Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, *DOUE C* 176, de 22 de mayo de 2019, págs. 2 – 5, y *DOUE C* 210, de 21 de junio de 2019, págs. 8 – 11 Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de países y territorios, 8828/19 EV, FISC 244, ECOFIN 440 15 de mayo de 2019, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8828-2019-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019); Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a

después por asumir el compromiso de modificar o revocar su régimen fiscal preferente pernicioso¹⁵³². Muchos de ellos también se eliminaron de la lista gris, por haber cumplido con los compromisos asumidos¹⁵³³. Sin embargo, en las últimas conclusiones del Consejo sobre esta materia, se refrendó la inclusión de las Islas Caimán, Panamá y Vanuatu por no haber adoptado medidas adecuadas según la recomendación del Grupo “Código de Conducta”: en el caso de las Islas Caimán, no se habían adoptado medidas adecuadas sobre el fundamento económico en el ámbito de los organismos de inversión colectiva; en el caso de Panamá, no se había hecho nada para obtener la calificación de “conforme en gran medida” del Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información con Fines Fiscales respecto del intercambio de información previa petición, y, en el caso de Vanuatu, tampoco había obtenido la calificación de “conforme en gran medida” del Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información con Fines Fiscales respecto del intercambio de información previa petición y seguía facilitando estructuras y mecanismos extraterritoriales orientados a atraer beneficios sin fundamento económico real¹⁵³⁴. Además, se preveía que Mongolia volviera a entrar en la lista negra en octubre de 2020 si no firmaba el Convenio de Asistencia Administrativa Mutua en Materia Fiscal de la OCDE antes de septiembre de 2020¹⁵³⁵.

efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 9674/1/19 REV 1, FISC 277, ECOFIN 517, 6 de junio de 2019, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9674-2019-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019); Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, en particular la retirada de la lista de dos países o territorios y el refrendo de una nota orientativa, 12284/1/19 REV 1, FISC 367, ECOFIN 800, 4 de octubre de 2019, disponible en <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12284-2019-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵³² Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de países y territorios, 882/19, FISC 244, ECOFIN 440, 15 de mayo de 2019, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8828-2019-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019), y Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 13401/1/19 REV 1, FISC 407, ECOFIN 933, 4 de noviembre de 2019, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13401-2019-REV-1/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵³³ Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 11763/2/18 REV 2, FISC 335, ECOFIN 789, 27 de septiembre de 2018, disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11763-2018-REV-2/es/pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2018).

¹⁵³⁴ Conclusiones del Consejo sobre la lista revisada de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, de 18 de febrero de 2020, 2020/C 64/03, *DOUE C* 64/8, de 27 de febrero de 2020, Anexo I.

¹⁵³⁵ *Ibid.*, Anexo II.

En conclusión, se puede observar que actualmente, para la Unión Europea, la mayoría de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia ya no constituyen paraísos fiscales, por lo que se ha roto el vínculo que se había establecido inicialmente entre los dos conceptos, al menos, en el ámbito de la Unión Europea. Sin embargo, la rapidez con la que se ha eliminado la lista de paraísos fiscales (apenas en dos años) permite sugerir la hipótesis de que los objetivos perseguidos por la Unión Europea tal vez hayan sido poco ambiciosos, ya que, fundamentalmente, se limitan a imponer la aplicación de los estándares de la OCDE, pero los pabellones de conveniencia afectados siguen conservando su atractivo en materia de ahorro fiscal.

La calificación de un Estado o territorio como paraíso fiscal realizada por la Unión Europea no es incompatible con la existencia de listas similares en los Estados miembros. En España, considerada como uno de los Estados marítimos tradicionales, esta lista se contiene en el artículo 1 del Real Decreto 1080/1991, de 5 de julio, por el que se determinan los países o territorios a que se refieren los artículos 2.º, apartado 3, número 4, de la Ley 17/1991, de 27 de mayo, de Medidas Fiscales Urgentes, y 62 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991¹⁵³⁶. En ella, se incluyen los siguientes Estados y territorios que ofrecen pabellones de conveniencia: Antillas Holandesas (actual Curaçao), Chipre, Gibraltar, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Islas Caimán, Jamaica, Malta, Mauricio, San Vicente y las Granadinas, Vanuatu, Líbano, Liberia y Panamá. También se incluyen Hong Kong e islas Cook, que se han considerado como segundos registros de China y Nueva Zelanda, respectivamente, y prácticamente todos los segundos registros de Reino Unido (Anguila, Guernsey, Jersey, Isla de Man, Turcos y Caicos).

En 2003, se añadió un nuevo artículo a este Real Decreto, según el cual se dejaría de considerar a estos Estados y territorios como paraísos fiscales si firmaban con España un acuerdo de intercambio de información en materia tributaria o un convenio para evitar la doble imposición con una cláusula de intercambio de información¹⁵³⁷. Además, de conformidad con la Disposición adicional primera de la Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas para la prevención del fraude fiscal, se puede actualizar la relación de países y territorios considerados como paraísos fiscales en el caso de que exista un CDI, un Acuerdo de Intercambio de Información (AII) o el Convenio de Asistencia Administrativa Mutua en Materia Fiscal de la OCDE y del Consejo de Europa enmendado por el Protocolo de 2010 o de que no exista un intercambio de

¹⁵³⁶ *BOE* núm. 167, de 13 de julio de 1991.

¹⁵³⁷ Art. 2 del Real Decreto 1080/1991, reformado por el art. 2.2 del Real Decreto 116/2003, de 31 de enero por el que se modifican el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, aprobado por el Real Decreto 326/1999, de 26 de febrero, y el Real Decreto 1080/1991, de 5 de julio, por el que se determinan los países o territorios a que se refieren los artículos 2.o, apartado 3, número 4, de la Ley 17/1991, de 27 de mayo, de Medidas Fiscales Urgentes, y 62 de la ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, *BOE* núm. 28, de 1 de febrero de 2003, págs. 4294 – 4297.

información tributaria efectivo, y en función de las evaluaciones realizadas por el Foro Global de Transparencia e Intercambio de Información con Fines Fiscales¹⁵³⁸.

Se han concluido AII con los siguientes Estados considerados como pabellones de conveniencia: Bahamas¹⁵³⁹ y Curaçao¹⁵⁴⁰. Además, se encuentran en proceso de adopción los AII con Bermudas, Guernsey, Islas Caimán, Islas Cook, Isla de Man, Jersey y San Vicente y las Granadinas¹⁵⁴¹. Las de cláusulas que obligan al intercambio de información de interés para la aplicación del CDI o para la administración o aplicación del Derecho interno relativo a los impuestos de cualquier naturaleza o denominación exigibles por los Estados y sus divisiones políticas se prevé el artículo 26 del convenio de doble imposición (CDI) con Barbados¹⁵⁴², en el artículo 25 del CDI con Chipre¹⁵⁴³, en el artículo 24 del CDI con Hong Kong¹⁵⁴⁴ y en el artículo 26 del CDI con Jamaica¹⁵⁴⁵, en el artículo 26 del CDI Panamá¹⁵⁴⁶. Además, se prevé la misma cláusula

¹⁵³⁸ Disposición adicional primera de la Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas para la prevención del fraude fiscal, *BOE* núm. 286, de 30 de noviembre de 2006, según la reforma introducida por la Disposición final segunda de la Ley 26/2014, de 27 de noviembre, por la que se modifican la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, y otras normas tributarias, *BOE* núm. 288, de 28 de noviembre de 2014, págs. 96860 – 96938.

¹⁵³⁹ Acuerdo sobre intercambio de información en materia tributaria entre el Reino de España y la Commonwealth de las Bahamas y Memorandum de Entendimiento entre las Autoridades competentes del Reino de España y la Commonwealth de las Bahamas en relación con la interpretación o la aplicación del Acuerdo entre el Reino de España y la Commonwealth de las Bahamas sobre el intercambio de información en materia tributaria y el reconocimiento de otros compromisos pactados entre las Autoridades competentes, hecho en Nassau el 11 de marzo de 2010, disponible en https://www.hacienda.gob.es/Documentacion/Publico/NormativaDoctrina/Tributaria/Acuerdos%20de%20Intercambio%20de%20Información/AII_BOE_Bahamas.pdf (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵⁴⁰ Acuerdo sobre el intercambio de información en materia tributaria entre el Reino de España y el Reino de los Países Bajos en nombre de las Antillas Holandesas, hecho en Madrid el 10 de junio de 2008, *BOE* núm. 283, de 24 de noviembre de 2009, págs. 99634 – 99641, en vigor desde el 27 de enero de 2010.

¹⁵⁴¹ Esta información se encuentra disponible en la página web oficial del Ministerio de Hacienda: https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Normativa%20y%20doctrina/Normativa/AcuerdosII/Paginas/AII_Alfá.aspx (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

¹⁵⁴² Convenio entre el Reino de España y Barbados para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta, hecho en Bridgetown el 1 de diciembre de 2010, *BOE* núm. 221, de 14 de septiembre de 2011, págs. 97217 – 97236.

¹⁵⁴³ Convenio entre el Reino de España y la República de Chipre para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, y su Protocolo, hechos en Nicosia el 14 de febrero de 2013, *BOE* núm. 127, de 26 de mayo de 2014, págs. 39711 – 39725.

¹⁵⁴⁴ Convenio entre el Reino de España y la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y su Protocolo, hecho en Hong Kong el 1 de abril de 2011, *BOE* núm. 90, de 14 de abril de 2012, págs. 29503 – 29518.

¹⁵⁴⁵ Convenio entre el Reino de España y Jamaica para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y Protocolo, hecho en Kingston el 8 de julio de 2008, *BOE* núm. 115, de 12 de mayo de 2009, págs. 40406 – 40427.

en el artículo 27 del CDI con Georgia¹⁵⁴⁷, también considerada como pabellón de conveniencia por la ITF. Por último, también se encuentra en vigor el Acuerdo Multilateral entre Autoridades Competentes sobre intercambio automático de información de cuentas financieras, hecho en Berlín el 29 de octubre de 2014¹⁵⁴⁸, en el seno de la OCDE, que ha sido firmado por varios Estados considerados como pabellones de conveniencia, como Alemania (en cuanto a su segundo registro), Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Chipre, Curaçao, Francia (en cuanto a su segundo registro), Islas Caimán, Islas Marshall, Gibraltar, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Panamá, Portugal (en cuanto al registro de Madeira), y San Vicente y las Granadinas¹⁵⁴⁹. Por tanto, según la legislación interna de España, muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia siguen considerándose como paraísos fiscales.

Como conclusión, muchos de los pabellones de conveniencia se han considerado como paraísos fiscales, pero la mayoría ha desaparecido de las listas publicadas por diversas organizaciones internacionales debido a su cooperación en materia de transparencia fiscal. Los esfuerzos en este sentido suponen una mejora con respecto a la situación anterior, pero se debe tener en cuenta que las iniciativas internacionales no pretenden conseguir una reorientación de las políticas fiscales de los Estados, sino corregir determinados aspectos con efectos perjudiciales para la tributación en los Estados donde se generan realmente los beneficios. Las estrategias de transparencia tendentes a evitar la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios podrían tener un impacto a largo plazo sobre la ventaja que representa la escasa tributación de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia siempre y cuando se aplican efectiva y correctamente, pero se deben tener en cuenta sus limitaciones. Actualmente, la actuación en materia de transparencia fiscal consiste fundamentalmente en la presentación de informes y en la adopción de recomendaciones y otros instrumentos de *soft law*, de escaso valor obligatorio. A pesar de la cooperación multilateral en esta materia, se puede considerar que tradicionalmente ha existido una relación estrecha entre los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y los paraísos fiscales, ya que las facultades que ofrecen estos incrementan el atractivo de los Estados y territorios como pabellones de conveniencia.

¹⁵⁴⁶ Convenio entre el Reino de España y la República de Panamá para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y prevenir la evasión fiscal, hecho en Madrid el 7 de octubre de 2010, *BOE* núm. 158, de 4 de julio de 2011, págs. 70668 – 70688.

¹⁵⁴⁷ Convenio entre el Reino de España y la República de Georgia para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, hecho en Madrid el 7 de junio de 2010, *BOE* núm. 130, de 1 de junio de 2011, págs. 53937 – 53951.

¹⁵⁴⁸ *BOE* núm. 218, de 9 de septiembre de 2016, págs. 64889 – 64890.

¹⁵⁴⁹ Información extraída de la página web oficial de la OCDE: <http://www.oecd.org/tax/exchange-of-tax-information/crs-mcaa-signatories.pdf> (fecha de última consulta: 27 de diciembre de 2019).

SECCIÓN SEGUNDA.- El impacto de los pabellones de conveniencia en el ámbito técnico, medioambiental y de seguridad marítima

INTRODUCCIÓN

Otra de las características que se atribuyen a los pabellones de conveniencia es la falta de capacidad, administración o voluntad de imponer el cumplimiento de su normativa frente a los navieros. Esta falta de control del cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa del Estado de pabellón o del propio Derecho internacional público ha dado lugar a buques deficientes desde un punto de vista técnico, que suponen un riesgo tanto para las personas que se encuentran a bordo de los mismos como para el medioambiente. Como se ha comentado anteriormente, en la actualidad, la política normativa se orienta precisamente a evitar las consecuencias perjudiciales de la explotación de buques deficientes. Para el desarrollo del presente epígrafe, nos centraremos, en primer lugar, en algunos datos que puedan arrojar luz sobre el grado de ratificación o adhesión de los tratados internacionales en que establecen estándares para la navegación por parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia (3.3), y, en segundo lugar, en los mecanismos que se han desarrollado en el ámbito internacional para paliar las consecuencias de la inactividad, voluntaria o no, del Estado de pabellón (3.4).

3.3.- Los estándares técnicos, medioambientales y de seguridad marítima: su creación por parte de distintos actores internacionales y los pabellones de conveniencia como posible laguna en su aplicación efectiva

3.3.1- El desarrollo de los estándares técnicos, de seguridad marítima y de protección del medioambiente en Derecho internacional público en relación con la construcción y la explotación del buque y su aplicación por parte de los pabellones de conveniencia

Una de las primeras críticas de los navieros de los Estados marítimos tradicionales en relación con el fenómeno de los pabellones de conveniencia fue la de que los enarbolaban buques muy antiguos. Debido a la laxitud de los requisitos de registro bajo los pabellones de conveniencia, inicialmente, algunos navieros aprovecharon su regulación para matricular buques que no podían continuar inscritos en los registros de los Estados marítimos tradicionales, fundamentalmente, por razón de su antigüedad. De hecho, durante la inspección realizada por la OIT a la flota panameña en 1949, se demostró que casi la mitad de los buques tenían más de 30 años de antigüedad y que prácticamente no existía legislación para la aplicación de normas de seguridad a bordo en Panamá¹⁵⁵⁰. Por ello, rápidamente se identificó a los pabellones de conveniencia con los buques deficientes o *substandard*, que han sido definidos por la OCDE como buques que, “por su condición física, su explotación o las actividades de su tripulación, no cumple[n] los estándares básicos de navegabilidad y por tanto supone[n] una amenaza

¹⁵⁵⁰ Vid. *Report of Committee of Enquiry of the International Labour Organization, Conditions in Ships Flying the Panama Flag*, 1950, citado por HAROLDS, L. R., “Some Legal Problems Arising out of Foreign Flag Operations”, *Fordham Law Review*, vol. 28, n.º. 2, 1959, pág. 297.

para la vida y/o el medioambiente”¹⁵⁵¹, que se manifiesta en el incumplimiento de las disposiciones de los tratados internacionales “hasta el punto de que sería[n] considerado[s] como no apto para navegar en una inspección razonable de un Estado de pabellón o de puerto”¹⁵⁵².

Con el paso de los años y los avances en el desarrollo de una administración marítima por parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, éstos han ido imponiendo restricciones a la edad de los buques que se pueden matricular en sus registros. No obstante, estudios más recientes demostraron que la edad media de los buques abanderados bajo pabellones de conveniencia seguía siendo superior a la edad media de la flota de los Estados marítimos tradicionales con registros cerrados, y continuaban teniendo más detenciones y pérdidas que la media mundial¹⁵⁵³. Ahora bien, en otros estudios se demostró que, en los principales pabellones de conveniencia, la mayoría de los buques tenían menos de 10 años de antigüedad, aunque el porcentaje de buques que superaban los 15 años de antigüedad era superior al de los Estados miembros de la entonces CEE¹⁵⁵⁴.

Además, algunos de los pabellones de conveniencia han adoptado disposiciones que impiden el registro de buques muy antiguos, a menos que hubieran sido renovados o reformados sustancialmente. Este requisito se verifica en los cinco registros de los Estados cuya legislación tributaria fue objeto de análisis en la sección anterior. Así, en el artículo 5.3 de la Ley 57, de 6 de agosto de 2007, General de Marina Mercante de Panamá, se permite la denegación del registro de un buque si ello resultase lesivo para los intereses de Panamá o de la industria marítima nacional e internacional, teniendo en cuenta las condiciones y edad de la nave, sus antecedentes y las actividades que ejecuta. En este caso, se establece el límite normal de antigüedad del buque en 20 años, aunque se permite el registro de buques más antiguos si superan una inspección específica.

En el artículo 5 de la Ley 57, de 6 de agosto de 2007, General de Marina Mercante de Panamá, se establecen varios motivos por los que se podrá denegar el registro a un buque, a pesar de que sus propietarios cumplan con los requisitos generales de registro, por resultar lesivo a los intereses de Panamá o de la industria marítima nacional e internacional. En particular, según su párrafo 1, se debe tener en cuenta las “normas contenidas en los convenios internacionales, en especial las de seguridad y protección marítima, prevención de la contaminación y de actos ilícitos a bordo de los buques, control de tráfico de estupefacientes, trata de personas, blanqueo de capitales y regulación pesquera”. Por tanto, en su política marítima se han introducido

¹⁵⁵¹ OECD, *Policy Statement on Substandard Shipping by the Maritime Transport Committee of the OECD*, 2002, pág. 1, nota 1.

¹⁵⁵² *Ibid.*

¹⁵⁵³ *Vid.*, v. gr., LI, K. X., “The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships”, *Transportation Research Part E* 35, vol. 35, n.º. 2, 1999, págs. 140 y 141.

¹⁵⁵⁴ *Vid.* ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *EEC Shipping Policy. Flags of Convenience*, Economic and Social Committee Press, Information and Publications Division, Bruxelles, 1979, págs. 50 y 52.

consideraciones sobre el cumplimiento de los estándares técnicos de la navegación. Además, en el artículo 49.2 de la misma ley se establece como causa de cancelación del registro el incumplimiento grave de las normas legales vigentes en Panamá o de las normas de seguridad marítima, de prevención de la contaminación, de protección marítima o de los convenios ratificados por Panamá.

De la misma manera, en el artículo 51.4 de la *Maritime Law* de Liberia, se limita la edad de los buques registrables en Liberia a 20 años desde el momento en que finalizase su construcción, salvo en el caso de determinados buques que realicen navegación de cabotaje en Liberia o que naveguen entre Liberia y otros Estados de África occidental. Sin embargo, en el artículo 51.6 del mismo texto legal, se permite que el encargado del registro permita la matriculación de un buque de más de 20 años de antigüedad si se cumplen los demás requisitos exigidos para el registro y se justifica la existencia de la necesidad de la dispensa.

En el caso de las Islas Marshall, el artículo 203.e) de la *Maritime Act* de las Islas Marshall, ya citada, prohíbe registrar o mantener en el registro buques de más de 20 años, computados desde la finalización de su construcción. Sin embargo, de conformidad con el artículo 203.g) de la misma ley, también se puede dispensar este requisito a discreción del encargado del registro, siempre que el buque cumpla todas las demás condiciones de registro y se demuestre que existe una necesidad absoluta y genuina para la dispensa.

El artículo 3.8 de la *Shipping Act* de Malta impide el registro de buques de más de 25 años, salvo si expresamente lo permite el encargado del registro. Sin embargo, en el mismo artículo se indica que se puede denegar el registro de cualquier buque que pudiera ser pernicioso para los intereses nacionales de Malta o de la marina mercante de Malta. Disposiciones similares se establecen en el artículo 3.3 de la *Merchant Shipping Act* de Bahamas, en relación con el límite de 12 años establecido para todos los buques. En el artículo 17.1.c) y 3 de la *Maritime Act* de Vanuatu se establecen idénticas disposiciones en relación con el registro de buques de más de 20 años¹⁵⁵⁵.

Por tanto, se puede afirmar que los principales Estados considerados como pabellones de conveniencia han establecido límites, aunque flexibles, a la matriculación de buques demasiado antiguos. Sin embargo, como advierte la *International Chamber of Shipping*, el estado de un buque no debe determinarse solo por su edad, que tiene un carácter más bien indiciario, sino por su mantenimiento¹⁵⁵⁶. En este sentido, existe una gran cantidad de tratados internacionales y otras disposiciones de Derecho internacional

¹⁵⁵⁵ *Maritime Act of the Republic of Vanuatu, Chapter 131, Act 8 of 1981 as amended*, disponible en <http://www.vanuatumaritimeships.com/Documents/Mari-Act.pdf> (fecha de última consulta: 24 de febrero de 2020).

¹⁵⁵⁶ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *Shipping Industry Flag State Performance Table 2018/2019*, ICS, London, 2019, pág. 1, disponible en <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Flag-State-Performance-Table/flag-state-table-2019.pdf?sfvrsn=2> (fecha de última consulta: 27 de febrero de 2020).

público que regulan los estándares de seguridad técnica y medioambiental que deben regir la vida del buque, tanto durante su construcción como durante su explotación.

Debido al carácter intrínsecamente internacional de las actividades marítimas, el desarrollo de iniciativas de regulación de la seguridad de la navegación precede a la fundación de las organizaciones internacionales que se encargan de regular estas cuestiones en la actualidad, como puede atestiguar la práctica de la Antigua Roma de prohibir la navegación durante el invierno para evitar el especial riesgo que implicaba esta estación, el surgimiento de las primeras reglas de carga y francobordo de los buques durante la Baja Edad Media o las primeras inspecciones de buques realizadas en el siglo XV por la Liga Hanseática. Sin embargo, hasta el siglo XIX no se crearon las primeras sociedades clasificadoras de buques. Estas tenían la finalidad de proporcionar información fiable a los aseguradores del buque sobre su estado y su calidad. La preocupación por la seguridad marítima se incrementó en la segunda mitad del siglo XIX, debido a la expansión de la navegación a vapor y de los buques de metal, y al crecimiento del sector del transporte marítimo, que puso de manifiesto la necesidad de establecer normas comunes que dotaran de seguridad jurídica a las actividades marítimas. Por lo que respecta a la práctica de los Estados, tiene relevancia la *Plimsoll Act* de 1876¹⁵⁵⁷, que obligaba a todos los buques mercantes a tener líneas de carga y se incorporó a los posteriores convenios sobre francobordo.

Sin embargo, los principales desarrollos de los estándares técnicos y medioambientales para la construcción y la explotación de los buques se produjeron a partir de la segunda mitad del siglo XX, precisamente a medida que se extendió mundialmente el fenómeno de los pabellones de conveniencia y se conocieron sus efectos sobre la navegación y el medioambiente marino. A lo largo de esta sección, analizaremos el contenido de los principales tratados internacionales en esta materia, vinculados a la OMI, que constituye el principal organismo que se ha encargado de regular los estándares de seguridad técnica de los buques¹⁵⁵⁸, y sus disposiciones más relevantes para el control de los efectos de la navegación bajo pabellón de conveniencia y, especialmente, a través de buques deficientes, que, como es sabido, suponen una

¹⁵⁵⁷ *Merchant Shipping Act* 1876, 39 & 40 Vict. c. 80.

¹⁵⁵⁸ Para un panorama general de la labor de la OMI en el desarrollo de los estándares marítimos, *vid.* POPP, A., “The Treaty-Making Work of the Legal Committee of the International Maritime Organization”, en CHIRCOP, A.; LETALIK, N.; MCDORMAN, T. L., y ROLSTON, S. J. (Eds.), *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives – Essays in Honor of Edgar Gold*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2012, págs. 209 – 225, y RØSÆG, E., “The Role of the International Maritime Organization in Defining and Altering the Jurisdiction of Flag, Coastal, and Port States”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 363 – 381. Sobre la aplicación de estos convenios en el Derecho de la Unión Europea, *vid.* WITT, J. A., *op. cit.*, págs. 128 – 167. Sin embargo, no se debe perder de vista la actuación de otras organizaciones internacionales, como la Unión europea, en este ámbito.

amenaza para la seguridad de la navegación y la protección del medioambiente marino, especialmente en las regiones y áreas más vulnerables¹⁵⁵⁹.

Actualmente, las medidas de prevención del abordaje en buques mercantes que efectúan viajes internacionales se encuentran reguladas en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 5 de abril de 1966 (en adelante, “convenio LOADLINES”)¹⁵⁶⁰. En el Convenio LOADLINES, aunque se obliga a todos los Estados parte a poner en vigor sus disposiciones y a tomar medidas para su puesta en práctica, la principal autoridad a la que se dirigen las obligaciones y facultades es el Estado de pabellón del buque, independientemente de si el buque está o no registrado en ese Estado¹⁵⁶¹. La potestad de realizar visitas e inspecciones, así como la de colocar las marcas en los buques, corresponde al Estado de pabellón, aunque podrá delegar estas facultades a organismos autorizados por él, siempre y cuando garantice plenamente la ejecución completa y la eficacia de la visita, de la inspección y de la colocación de las marcas¹⁵⁶². Los organismos autorizados por el Estado de pabellón podrán expedir los certificados internacionales de francobordo, pero el Estado de pabellón debe asumir la plena responsabilidad del mismo¹⁵⁶³. Además, a solicitud del Estado de pabellón, otro Estado parte en el convenio podrá instar la inspección de un buque y expedir el correspondiente certificado¹⁵⁶⁴. En cuanto a las funciones del Estado rector del puerto, en general, deberá aceptar los certificados expedidos por el Estado de pabellón, aunque podrán controlar que el certificado se encuentre a bordo, que el buque no vaya más cargado de lo que autoriza el certificado, que la posición de la línea de francobordo sea la que se indica en el certificado y que no se han producido modificaciones relevantes que pongan en peligro al pasaje o a la tripulación del buque¹⁵⁶⁵. Si se realiza alguna intervención sobre el buque, el Estado rector del control de puerto debe informar inmediatamente y por

¹⁵⁵⁹ Por ejemplo, recientemente se ha constatado la presencia de buques que enarbolaban pabellones de conveniencia en el Ártico debido a su relevancia en las rutas comerciales intercontinentales, lo cual se considera un riesgo debido al elevado grado de dependencia del Estado de pabellón en materia de jurisdicción. *Vid.* WANERMAN, R. O. G., “Freezing Out Noncompliant Ships: Why the Arctic Council Must Enforce the Polar Code”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 47, n.º. 1, 2015, págs. 437, 448 y 451, y SILBER, G. K., y ADAMS, J. D., “Vessels Operations in the Arctic, 2015 – 2017”, *Frontiers in Marine Science*, vol. 6, n.º. 2, 2019, pág. 5. Sobre la extensión de la legislación medioambiental nacional de Noruega, Dinamarca (en relación con Groenlandia) e Islandia y de algunos tratados internacionales a los buques que enarbolan pabellón extranjero, *vid.* HENRIKSEN, T., “Norway, Denmark (in respect of Greenland) and Iceland”, en BECKMAN, R. C.; HENRIKSEN, T.; DALAKER KRAABEL, K.; MOLENAAR, E. J., y ROACH, J. A. (Eds.), *Governance of Arctic Shipping: Balancing Rights and Interests of Arctic States and User States*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 268 – 291.

¹⁵⁶⁰ N.º. 9159, 640 UNTS 133, disponible en <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20640/volume-640-I-9159-English.pdf> (fecha de última consulta: 26 de febrero de 2020).

¹⁵⁶¹ Arts. 1, 2, 4, 6, 8 – 10, 13, 15, 16, 19, 23 del convenio LOADLINES.

¹⁵⁶² Art. 13 del convenio LOADLINES.

¹⁵⁶³ Art. 16.3 del convenio LOADLINES.

¹⁵⁶⁴ Art. 17 del convenio LOADLINES.

¹⁵⁶⁵ Arts. 20 y 21 del convenio LOADLINES.

escrito al Cónsul o al representante diplomático del Estado de pabellón del buque¹⁵⁶⁶. Sin embargo, en el texto no se detallan las posibilidades de actuación del Estado rector del puerto en caso de que durante la inspección se observaran deficiencias en el cumplimiento del convenio.

Al convenio LOADLINES 1966 se han adherido, entre otros Estados, Alemania (9 de abril de 1969), Antigua y Barbuda (9 de febrero de 1987), Bahamas (22 de julio de 1976), Barbados (1 de septiembre de 1982), Belice (2 de abril de 1991), Bolivia (4 de junio de 1999), Camboya (28 de noviembre de 1994), Chipre (5 de mayo de 1969), Comoras (22 de noviembre de 2000), Corea del Norte (18 de octubre de 1989), Curaçao (10 de octubre de 2010), Dinamarca (28 de junio de 1967) Francia (30 de noviembre de 1966), Georgia (19 de abril de 1994), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Honduras (16 de noviembre de 1977), Islas Marshall (26 de abril de 1988), Jamaica (18 de agosto de 1982), Líbano (7 de julio de 1970), Liberia (8 de mayo de 1967), Malta (11 de septiembre de 1974), Mauricio (11 de octubre de 1988), Moldavia (11 de octubre de 2005), Mongolia (3 de marzo de 2003), Myanmar (11 de noviembre de 1987), Panamá (13 de mayo de 1966), Portugal (22 de diciembre de 1969), Reino Unido (27 de mayo de 1975, en relación con Bermudas; 23 de junio de 1988, en relación con Islas Caimán, y 1 de diciembre de 1988, en relación con Gibraltar), San Vicente y las Granadinas (29 de abril de 1986), Santo Tomé y Príncipe (29 de octubre de 1998), Sri Lanka (10 de mayo de 1974), Tonga (12 de abril de 1977) y Vanuatu (28 de julio de 1982). Por tanto, todos los territorios y Estados considerados como pabellones de conveniencia están cubiertos por este convenio. Merece la pena destacar que algunos de los pabellones de conveniencia más antiguos (como Panamá o Liberia) fueron de los primeros Estados parte en este convenio, mientras que otros Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como Comoras, Moldavia y Mongolia tardaron más de 30 años en convertirse en Estados parte. En el caso del protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de cargas de 1955, hecho en Londres el 11 de noviembre de 1988, los únicos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que no son Estados parte son Bolivia, Comoras, Corea del Norte, Santo Tomé y Príncipe, y Sri Lanka¹⁵⁶⁷.

En 1969, la OMI adoptó varios convenios relacionados con la prevención y la responsabilidad por los daños causados por la contaminación por hidrocarburos. Se trata del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969¹⁵⁶⁸, y el

¹⁵⁶⁶ Art. 21.3 del convenio LOADLINES.

¹⁵⁶⁷ Vid. IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 24 de febrero de 2020), págs. 221 – 223.

¹⁵⁶⁸ N.º. 14049, 970 UNTS 211.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC), de la misma fecha¹⁵⁶⁹.

El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos es un instrumento que protege los intereses de los Estados ribereños, ya que permite a sus Estados parte tomar en alta mar las medidas necesarias en relación con todo tipo de buques, salvo los de Estado, para prevenir, atenuar o eliminar los peligros graves e inminentes que representen para sus costas o intereses conexos una contaminación o amenaza de contaminación, aunque, salvo en casos de extrema urgencia, deberá consultarlas con anterioridad al Estado de pabellón del buque¹⁵⁷⁰. Son partes en este convenio Alemania (7 de mayo de 1975), Bahamas (22 de julio de 1976), Barbados (6 de mayo de 1994), Curaçao (10 de octubre de 2010; como parte de las Antillas Holandesas, 19 de septiembre de 1975), Francia (10 de mayo de 1972), Georgia (25 de agosto de 1995), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Islas Marshall (16 de octubre de 1995), Jamaica (13 de marzo de 1991), Líbano (5 de junio de 1975), Liberia (25 de septiembre de 1972), Mauricio (17 de diciembre de 2002), Panamá (7 de enero de 1976), Reino Unido (19 de septiembre de 1980, en relación con Bermudas, y 8 de septiembre de 1982, en relación con Gibraltar y las Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (12 de mayo de 1999), Sri Lanka (12 de abril de 1983), Tonga (1 de febrero de 1996) y Vanuatu (14 de septiembre de 1992)¹⁵⁷¹. Por tanto, este protocolo no resulta aplicable a los siguientes Estados que ofrecen pabellones de conveniencia: Antigua y Barbuda, Belice, Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Chipre, Islas Feroe, Honduras, Malta, Moldavia, Mongolia, Myanmar, y Santo Tomé y Príncipe.

Este convenio fue desarrollado a través del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, de 2 de noviembre de 1973. En este protocolo, se autoriza a las partes a tomar en alta mar las medidas que estimen oportunas para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente para su litoral o intereses conexos, por contaminación o amenaza de contaminación de gran magnitud por sustancias distintas de hidrocarburos incluidas en su anexo resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con el mismo¹⁵⁷². Además, se extiende a estas situaciones determinados elementos del régimen del convenio sobre intervención de 1969¹⁵⁷³. Son partes en el protocolo de intervención

¹⁵⁶⁹ N.º. 14097, 973 *UNTS* 3.

¹⁵⁷⁰ Arts. 1.1 y 3.a) y d) del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos.

¹⁵⁷¹ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 2 de marzo de 2020), págs. 240 – 242.

¹⁵⁷² Art. 1.1 del protocolo de intervención.

¹⁵⁷³ Art. 2.1 del protocolo de intervención.

los siguientes Estados que ofrecen pabellones de conveniencia¹⁵⁷⁴: Alemania (21 de agosto de 1985), Bahamas (5 de marzo de 1981), Barbados (6 de mayo de 1994), Francia (31 de diciembre de 1985), Georgia (25 de agosto de 1995), Islas Marshall (16 de octubre de 1995), Jamaica (13 de marzo de 1991), Liberia (17 de febrero de 1981), Mauricio (6 de noviembre de 2003), Países Bajos (30 de marzo de 1983, en relación con las Antillas Holandesas, y 10 de octubre de 2010, en relación con Curaçao), Portugal (8 de julio de 1987), Reino Unido (30 de marzo de 1983, en relación con Bermudas e Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (12 de mayo de 1999), Tonga (1 de febrero de 1996) y Vanuatu (14 de septiembre de 1992). En cambio, no son partes en este protocolo los siguientes Estados que ofrecen pabellones de conveniencia: Antigua y Barbuda, Belice, Bolivia, Camboya, Corea del Norte, Comoras, Chipre, Guinea Ecuatorial, Honduras, Líbano, Malta, Moldavia, Mongolia, Myanmar, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka. Dinamarca ratificó el convenio el 9 de mayo de 1983, pero no se hizo la declaración necesaria sobre su extensión a las Islas Feroe. Tampoco resulta de aplicación este instrumento en relación con Gibraltar. Como se puede observar, muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no han ratificado ni se han adherido a este protocolo, y la mayor parte de los Estados parte han accedido a esta condición años o décadas después de la entrada en vigor del protocolo.

El CLC de 1969 imputaba la responsabilidad por los daños por contaminación al propietario del buque por defecto, salvo en los casos de fuerza mayor, acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, negligencia o acto lesivo de un gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de ayudas a la navegación, o acción u omisión intencionada para causar daños o negligente por parte de la persona que sufrió los daños¹⁵⁷⁵. Además, establecía una limitación cuantitativa a la responsabilidad del propietario, a la que este podría acogerse, a menos que el accidente hubiese sido causado por una falta concreta o culpa suya¹⁵⁷⁶, y obligaba al propietario a suscribir un seguro u otra garantía financiera por el importe al que ascendiera su límite de responsabilidad para evitar la limitación de responsabilidad que suponen las compañías de un solo buque¹⁵⁷⁷. En 1992, este convenio sufrió una profunda reforma a través del Protocolo que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992¹⁵⁷⁸. Entre otras cuestiones, se amplió la aplicación del convenio a la

¹⁵⁷⁴ Datos extraídos de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 12 February 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 30 de marzo de 2020), págs. 249 y 250.

¹⁵⁷⁵ Art. III del CLC de 1969.

¹⁵⁷⁶ Arts. V y VI del CLC de 1969.

¹⁵⁷⁷ Art. VII.1 del CLC de 1969, comentado por GASKELL, N., “Liability and Compensation Regimes: Pollution of the High Seas”, en BECKMAN, R. C.; MCCREATH, M.; ROACH, J. A., y SUN, Z., *High Seas Governance: Gaps and Challenges*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2019, pág. 242.

¹⁵⁷⁸ N.º. 14097, 1956 UNTS 255. En España, su desarrollo se realizó a través del Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la

ZEE de los Estados parte, pero se introdujeron nuevas restricciones *ratione personae* y un nuevo método para el cálculo de la limitación de responsabilidad, que no sería aplicable en caso de que los daños se debieran a una acción u omisión del propietario, si tuviera la intención de causar daños o actuara temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños¹⁵⁷⁹. Son Estados partes de este protocolo Alemania (29 de septiembre de 1994), Antigua y Barbuda (14 de junio de 2000), Bahamas (1 de abril de 1997), Barbados (7 de julio de 1998), Belice (27 de noviembre de 1998), Camboya (8 de junio de 2001), Chipre (12 de mayo de 1997), Comoras (15 de enero de 2000), Curaçao (10 de octubre de 2010; como Antillas Holandesas, 21 de diciembre de 2005), Francia (29 de septiembre de 1994), Georgia (18 de abril de 2000), Honduras (26 de junio de 2019), Islas Marshall (16 de octubre de 1995), Jamaica (6 de junio de 1997), Líbano (30 de marzo de 2005), Liberia (5 de octubre de 1995), Malta (6 de enero de 2000), Mauricio (6 de diciembre de 1999), Moldavia (11 de octubre de 2005), Mongolia (8 de agosto de 2008), Myanmar (12 de julio de 2016), Panamá (18 de marzo de 1999), Portugal (13 de noviembre de 2001), Reino Unido (20 de febrero de 1998, en relación con Bermudas, y 15 de mayo de 1998, en relación con Gibraltar e Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (9 de octubre de 2001), Sri Lanka (22 de enero de 1999), Tonga (10 de diciembre de 1999) y Vanuatu (18 de febrero de 1999). Además, son Estados partes en el CLC de 1969 Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), y Santo Tomé y Príncipe (29 de octubre de 1998). Por tanto, los únicos Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia en los que este convenio no resulta de aplicación son Bolivia, Corea del Norte e Islas Feroe.

Como consecuencia del hundimiento del *Torrey Canyon*, que demostró las dificultades existentes para que los Estados y las personas damnificadas obtuvieran una compensación por los daños en Derecho interno, también se aprobó el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), de 1971¹⁵⁸⁰. A través de este convenio, se creó por primera vez un fondo internacional para complementar o sustituir la indemnización por los daños causados por la contaminación por hidrocarburos desde buques en el caso de que no se pudiese conseguir tal indemnización de conformidad con el CLC de 1969 o esta resultase insuficiente para resarcir al perjudicado. Se debe destacar que, para la exoneración del Fondo de la obligación de compensación a los propietarios y sus fiadores, se debe demostrar que, el siniestro se produjo porque, por culpa o negligencia del propietario, el buque en cuestión no cumplía con el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de

responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, *BOE* núm. 226, de 18 de septiembre de 2004, págs. 31491 – 31493.

¹⁵⁷⁹ Arts. 3, 4.2 y 6 del protocolo de 1992. Sin embargo, las restricciones territoriales presentes en los convenios sobre responsabilidad por contaminación se han mantenido por voluntad de los Estados. Las posibilidades de un régimen de responsabilidad por daños debidos a contaminación en alta mar se exploran en GASKELL, N., *op. cit.*, págs. 244 – 272.

¹⁵⁸⁰ Para un análisis detallado del funcionamiento de este convenio, *vid.* BALKIN, R., y YOSHIDA, A., “The 1971 IOPC Fund – The Road to Dissolution of an Intergovernmental Organization”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 44, n.º. 1, 2019, págs. 1 – 62.

1954; el Convenio SOLAS, de 1960; el Convenio LOADLINES, de 1966, o el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, de 1969, o las enmiendas o convenios sustitutivos de esos instrumentos, y ello incluso aunque el Estado de pabellón del buque no sea parte del instrumento en cuestión¹⁵⁸¹. De esta manera, aunque en un ámbito muy limitado, se impone el cumplimiento de unos estándares mínimos de navegación. En 1992, este convenio fue reformado por el protocolo por el que se enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992¹⁵⁸². Entre otras modificaciones, se amplió cuantitativamente la cobertura de los daños y se suprimió el artículo 5, en el que se imponía a los navieros el cumplimiento de los instrumentos internacionales anteriormente citados.

Han sido Estados parte en el convenio FIDAC de 1971 Alemania (30 de diciembre de 1976), Antigua y Barbuda (23 de junio de 1997), Bahamas (22 de julio de 1976), Barbados (6 de mayo de 1994), Chipre (26 de julio de 1989), Dinamarca (2 de abril de 1975), Francia (11 de mayo de 1978), Islas Marshall (30 de noviembre de 1994), Liberia (25 de septiembre de 1972), Malta (27 de septiembre de 1991), Mauricio (6 de abril de 1995), Panamá (18 de marzo de 1999), Portugal (11 de septiembre de 1985), Reino Unido (16 de octubre de 1978, en relación con Belice, Bermudas, Gibraltar e Islas Caimán), Sri Lanka (12 de abril de 1983), Tonga (1 de febrero de 1996) y Vanuatu (13 de enero de 1989). Todos ellos lo denunciaron al convertirse en partes del protocolo de 1992 por el que se enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992. Son Estados parte en este protocolo Alemania (29 de septiembre de 1994), Antigua y Barbuda (14 de junio de 2000), Bahamas (1 de abril de 1997), Barbados (7 de julio de 1998), Belice (27 de noviembre de 1998), Camboya (8 de junio de 2001), Chipre (12 de mayo de 1997), Comoras (5 de enero de 2000), Curaçao (21 de diciembre de 2005, como Antillas Holandesas, y 10 de octubre de 2010, como Curaçao), Dinamarca (30 de mayo de 1995), Francia (29 de septiembre de 1994), Georgia (18 de abril de 2000), Islas Marshall (16 de octubre de 1995), Jamaica (24 de junio de 1997), Liberia (5 de octubre de 1995), Malta (6 de enero de 2000), Mauricio (6 de diciembre de 1999), Panamá (18 de marzo de 1999), Portugal (13 de noviembre de 2001), el Reino Unido (20 de febrero de 1998, con respecto a Bermudas, y 15 de mayo de 1998, en relación con Gibraltar e Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (9 de octubre de 2001), Sri Lanka (22 de enero de 1999), Tonga (10 de diciembre de 1999) y Vanuatu

¹⁵⁸¹ Art. 5.3 y 4 del Convenio FIDAC de 1971.

¹⁵⁸² Sobre la aplicación de los protocolos de 1992 y 2003, *vid.* JACOBSSON, M., “The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage”, en BASEDOW, J., y MAGNUS, U. (Eds.), *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Springer, Berlin / Heidelberg / New York, 2007, págs. 137 – 150.

(18 de febrero de 1999)¹⁵⁸³. Como se puede observar, a pesar de que muchos de los Estados considerados como pabellones de conveniencia tardaron más de 20 años en convertirse en Estados parte en el convenio original, la adhesión ha aumentado con la reforma de 1992, que entró en vigor rápidamente, ya que, aunque Bolivia, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Honduras, Líbano, Moldavia, Mongolia, Myanmar y Santo Tomé y Príncipe continúan sin adherirse a este sistema, se han incorporado al mismo Camboya, Comoras, Curaçao, Georgia, Jamaica y San Vicente y las Granadinas.

El régimen de responsabilidad civil en el ámbito del transporte marítimo se completó con la adopción del Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera de transporte marítimo de materiales nucleares, hecho en Bruselas el 17 de diciembre de 1971, que establecía fundamentalmente causas de exoneración de responsabilidad civil en caso de accidente nuclear¹⁵⁸⁴. De todos los Estados considerados como pabellones de conveniencia, solo Alemania (1 de octubre de 1975), Francia (2 de febrero de 1973) y Liberia (17 de febrero de 1981) son Estados parte¹⁵⁸⁵. Dinamarca, aunque ha ratificado el convenio, no ha comunicado su aplicación a las Islas Feroe, y algo similar ocurrió con los Países Bajos en relación con las Antiguas Antillas Holandesas.

En el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972¹⁵⁸⁶ (en adelante “convenio COLREG”), al igual que en otros convenios, todos los Estados parte se obligan a dar efectividad a sus disposiciones¹⁵⁸⁷. Sin embargo, por la propia naturaleza de los abordajes, el Reglamento se aplica a todos los buques en alta mar y aguas navegables conectadas con ella, y las obligaciones se imponen sobre los buques. Son Estados parte en este convenio, entre otros, Alemania (14 de julio de 1976), Antigua y Barbuda (29 de enero de 1988), Bahamas (22 de julio de 1976), Barbados (12 de enero de 1983), Belice (28 de noviembre de 1982), Camboya (28 de noviembre de 1994), Chipre (4 de noviembre de 1980), Dinamarca (24 de enero de 1974), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Francia (10 de mayo de 1974), Georgia (19 de abril de 1994), Honduras (24 de septiembre de 1985), Islas Marshall (26 de abril de 1988), Jamaica (30 de marzo de 1979), Liberia (28 de diciembre de 1973), Malta (20 de marzo de 1989), Mauricio (26 de mayo de 1989), Myanmar (11 de noviembre de 1987), los Países Bajos (20 de mayo

¹⁵⁸³ Datos extraídos de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 12 February 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 11 de marzo de 2020), págs. 304 – 307.

¹⁵⁸⁴ Arts. 1 y 2 del Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera de transporte marítimo de materiales nucleares.

¹⁵⁸⁵ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 5 de mayo de 2020), págs. 286 y 287.

¹⁵⁸⁶ N.º. 15824, 1050 UNTS 16.

¹⁵⁸⁷ Art. I y Regla 40 del convenio COLREG.

de 1984, en relación con las antiguas Antillas Holandesas), Panamá (14 de marzo de 1979), Portugal (17 de octubre de 1978), Reino Unido (8 de agosto de 1977, en relación con Bermudas, Gibraltar e Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (28 de octubre de 1993), Santo Tomé y Príncipe (29 de octubre de 1998), Sri Lanka (4 de enero de 1978), Tonga (12 de abril de 1977) y Vanuatu (28 de julio de 1982). De nuevo, se puede observar cómo algunos de los pabellones de conveniencia más tradicionales se convirtieron rápidamente en Estados parte en el convenio. De los Estados considerados como pabellones de conveniencia, solo Bolivia, Comoras, Corea del Norte, Líbano, Moldavia y Mongolia no son Estados parte en el convenio.

Ese mismo año se adoptó el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972, que estableció requisitos técnicos para garantizar la seguridad de la vida humana en el transporte de contenedores, que pueden ser sometidas a control por parte de cualquiera de los Estados parte¹⁵⁸⁸. Este convenio tiene 84 Estados parte, de los cuales se consideran pabellones de conveniencia Alemania (27 de julio de 1976), Bahamas (16 de febrero de 1979), Barbados (1 de septiembre de 1982), Bolivia (4 de junio de 1999), Chipre (18 de noviembre de 1996), Corea del Norte (18 de octubre de 1989), Francia (21 de octubre de 1974), Georgia (25 de agosto de 1995), Honduras (24 de septiembre de 1985), Islas Marshall (29 de noviembre de 1994), Líbano (17 de julio de 2001), Liberia (14 de febrero de 1978), Portugal (22 de octubre de 1985), Reino Unido (27 de marzo de 1987, en relación con Bermudas), Tonga (18 de septiembre de 2003) y Vanuatu (13 de enero de 1989)¹⁵⁸⁹. En cambio, el convenio no se aplica a Antigua y Barbuda, Belice, Camboya, Comoras, Curaçao, Gibraltar, Guinea Ecuatorial, Islas Caimán, Islas Feroe, Jamaica, Malta, Mauricio, Moldavia, Mongolia, Myanmar, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, ni Sri Lanka. En cuanto a las modificaciones posteriores del convenio, solo las han aceptado las Islas Marshall (16 de octubre de 1995), Tonga (18 de septiembre de 2003) y Vanuatu (18 de febrero de 1999)¹⁵⁹⁰.

El convenio SOLAS, de 1 de noviembre de 1974, comienza estableciendo la obligación de los Estados contratantes de hacer efectivas las disposiciones del convenio y de su anexo, y de promulgar las normas necesarias para dotar de plena efectividad al convenio y garantizar que todo buque sea idóneo para el servicio al que se destine¹⁵⁹¹. El convenio SOLAS se aplica a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados cuyos gobiernos sean gobiernos contratantes¹⁵⁹². Las obligaciones del

¹⁵⁸⁸ Art. 6 del CSC.

¹⁵⁸⁹ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 5 de mayo de 2020), págs. 321 – 327.

¹⁵⁹⁰ *Ibid.*, pág. 329.

¹⁵⁹¹ Art. 1 del convenio SOLAS.

¹⁵⁹² Art. 2 del convenio SOLAS.

convenio van dirigidas hacia el gobierno del Estado de pabellón del buque, aunque se permite que delegue la realización de inspecciones y reconocimientos en organizaciones reconocidas¹⁵⁹³. Sin embargo, también es posible que un Estado parte expida los certificados correspondientes con respecto a un buque matriculado en un tercer Estado, pero solo podrá hacerlo a petición del Estado de pabellón del buque, y los certificados deben ser admitidos por los Estados parte¹⁵⁹⁴. Por tanto, la forma en que cada Estado de pabellón considerado como de conveniencia desempeñe sus obligaciones, incluyendo las relativas al control de las organizaciones reconocidas, resulta fundamental en el cumplimiento o incumplimiento de las disposiciones del convenio. Sin embargo, los Estados rectores del puerto que sean partes del convenio pueden controlar el estado de los certificados, que deben ser aceptados, salvo si existieran razones fundadas de que el buque no cumple con las disposiciones del convenio o hubieran expirado¹⁵⁹⁵. En estos casos, las autoridades del Estado rector del puerto pueden inmovilizar el buque o negarle la entrada a puerto, notificando a las autoridades del Estado de pabellón y a las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados.

Aunque los aspectos cubiertos por el convenio son amplísimos, merece la pena destacar el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS o *ISM*, por sus siglas en inglés), que fue aprobado por Resolución A.741(18) de la OMI, que fue adoptada por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 el 4 de noviembre de 1993 y entró en vigor el 1 de julio de 1998¹⁵⁹⁶. Tiene valor obligatorio de conformidad con la regla 3.1 del capítulo IX del convenio SOLAS. Este Código tiene como objetivo garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños materiales o al medioambiente, y obliga a los Estados de pabellón y a las compañías, entendidas como propietarios del buque o cualquier persona

¹⁵⁹³ Reglas 2, 6 – 12 y 21 del Capítulo I; Reglas 1, 3-1, 3-2, 3-3, 3-9 y 3-11 del Capítulo II-1 (parte A); Reglas 4, 5-1, 19, 20, 22, 29, 32, 42, 44, 46, 47, 53, 54 y 55 del Capítulo II-1 (partes B – F); Reglas 3, 8 – 12 y 15 del Capítulo II-2; Reglas 2, 4, 6, 10, 22, 28, 29 y 38 del Capítulo III; Reglas 3, 11, 14, 15, 16 y 17 del Capítulo IV; Reglas 1, 3, 5, 14, 16, 17, 19, 22, 30 del Capítulo V; Reglas 1 y 3 del Capítulo VI; Reglas 8, 9 y 10 del Capítulo VIII; Reglas 4 y 6 del Capítulo IX; Reglas 1, 3-1 y 6 del Capítulo XI; Reglas 3 y 12 del Capítulo XI-2, y Reglas 7 y 11 del Capítulo XII del Anexo al convenio SOLAS.

¹⁵⁹⁴ Reglas 13 y 17 del Capítulo I y Regla 4 del Capítulo IX del Anexo al convenio SOLAS.

¹⁵⁹⁵ Regla 19 del Capítulo I, Regla 11 del Capítulo VIII, Regla 4 del Capítulo XI y Regla 9 del Capítulo XI-2 del Anexo al convenio SOLAS.

¹⁵⁹⁶ MSC/Circ.881, de 14 de diciembre de 1998. La Resolución A.741(18) ha sido enmendada por Resolución MSC.104(73), aprobada el 5 de diciembre de 2000; Resolución MSC.174(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004; Resolución MSC.179(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004; Resolución MSC.195(80), aprobada el 20 de mayo de 2005; Resolución MSC.273(85), aprobada el 4 de diciembre de 2008, Resolución MSC.353(92), aprobada el 21 de junio de 2013. En el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea, el art. 11 del Reglamento (CE) n.º. 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada, *DOCE* L 320, de 30 de diciembre de 1995, págs. 14 – 24, adelantó la implantación del Código IGS al 1 de julio de 1996. Actualmente, la aplicación del Código IGS se regula en el Reglamento (CE) n.º. 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 3051/95 del Consejo, *DOCE* L 64, de 4 de marzo de 2006, págs. 1 – 36. El art. 9 de este Reglamento obliga a los Estados miembros a sancionar efectiva y proporcionalmente las infracciones del Código.

que realice la explotación del buque y haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código, a aplicarlo a todos los buques¹⁵⁹⁷. El Estado de pabellón o las organizaciones reconocidas por él deben expedir a los buques un certificado de gestión de la seguridad, para lo cual deben verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado, así como comprobar periódicamente que éste funciona como es debido¹⁵⁹⁸. Como se puede observar, la principal responsabilidad recae sobre el Estado de pabellón. Sin embargo, en virtud de la regla 6 del capítulo IX del convenio SOLAS, el Estado rector del puerto puede controlar la aplicación del Código IGS a petición del Estado de pabellón o como consecuencia de un acuerdo transitorio en casos de cambio de Estado de pabellón o de compañía, para lo cual deberá comprobar los certificados y entrevistarse con los miembros de la tripulación¹⁵⁹⁹. La ausencia de los certificados correspondientes al convenio SOLAS se considera como indicio de que se trata de un buque deficiente, por lo que será detenido e inspeccionado¹⁶⁰⁰.

Todos los Estados considerados como pabellones de conveniencia se han comprometido con el cumplimiento de los más altos estándares con respecto al convenio SOLAS¹⁶⁰¹. Cabe destacar, en primer lugar, que tanto Alemania, Dinamarca, Francia y Portugal (considerados como pabellones de conveniencia en relación con sus segundos registros) como Liberia son Estados firmantes de este convenio. Además, han ratificado o se han adherido al convenio SOLAS Alemania (26 de marzo de 1979), Antigua y Barbuda (9 de febrero de 1987), Bahamas (16 de febrero de 1979), Barbados (1 de septiembre de 1982), Belice (2 de abril de 1991), Bolivia (4 de junio de 1999), Camboya (28 de noviembre de 1994), Chipre (11 de octubre de 1985), Comoras (22 de noviembre de 2000), Corea del Norte (1 de mayo de 1985), Dinamarca (8 de marzo de 1978), Francia (25 de mayo de 1977), Georgia (19 de abril de 1994), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Honduras (24 de septiembre de 1985), Islas Marshall (26 de abril de 1988), Jamaica (14 de octubre de 1983), Líbano (29 de noviembre de 1983), Liberia (14 de noviembre de 1977), Malta (8 de agosto de 1986), Mauricio (1 de febrero de 1988), Moldavia (11 de octubre de 2005), Mongolia (26 de junio de 2002), Myanmar (11 de noviembre de 1987), los Países Bajos (10 de julio de 1978, también con respecto

¹⁵⁹⁷ Párrs. 1.2.1 y 1.3 de la Resolución A.741(18) de la OMI y Resolución A.788(19) de la OMI, aprobada el 23 de noviembre de 1995, revocada y sustituida, entre otras, por Resolución A.913(229), aprobada el 29 de noviembre de 2001, por Resolución A.1071(28), de 4 de diciembre de 2013, y Resolución A.1118(30), de 6 de diciembre de 2017.

¹⁵⁹⁸ Párrs. 3 y 12 – 16 de la Resolución enmendada A.741(18) de la OMI.

¹⁵⁹⁹ Las directrices para esta faceta del control por parte del Estado rector del puerto se establecen en MSC/Circ.890 y MEPC/Circ-354, de 18 de diciembre de 1998.

¹⁶⁰⁰ Párr. 1.3 del capítulo 4 de la Resolución A.787(19), de 23 de noviembre de 1995.

¹⁶⁰¹ Los datos se han extraído de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 24 de febrero de 2020), págs. 15 – 21. Recuérdese que, antes de esta versión del convenio SOLAS, existieron otras cuatro, de 1914, 1929, 1948 y 1960.

a las antiguas Antillas Holandesas y, desde el 10 de octubre de 2010, con respecto a Curaçao), Panamá (9 de marzo de 1978), Portugal (7 de noviembre de 1983), Reino Unido (7 de octubre de 1977, 23 de junio de 1988 en relación con las Islas Caimán y Bermudas, y 1 de diciembre de 1988 en relación con Gibraltar), San Vicente y las Granadinas (28 de octubre de 1983), Santo Tomé y Príncipe (29 de octubre de 1998), Sri Lanka (30 de agosto de 1983), Tonga (12 de abril de 1977) y Vanuatu (28 de julio de 1982). Con respecto a las numerosas enmiendas al texto del convenio SOLAS, aunque son muy abundantes, todas han entrado en vigor gracias a que nunca se obtuvo un número de objeciones suficiente para evitarlo¹⁶⁰². De hecho, normalmente no se ha recibido ninguna objeción a las enmiendas.

El 17 de febrero de 1978 se adoptó un protocolo al convenio SOLAS, que modificó algunos de sus preceptos sobre construcción de buques, seguridad de la navegación, inspecciones y certificados. Este protocolo resulta aplicable a todos los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia, salvo a Georgia, Mauricio, Moldavia, Mongolia y Sri Lanka¹⁶⁰³. El segundo protocolo al convenio SOLAS, que sustituyó al anterior entre sus partes, se adoptó el 11 de noviembre de 1988. De los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia, no son Estados parte Comoras, Líbano, Santo Tomé y Príncipe, y Sri Lanka.

El Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974, establece un régimen de responsabilidad (en ocasiones, objetiva) para los transportistas en caso de daños personales o materiales sufridos por los pasajeros. Este convenio tiene 25 Estados parte, de los cuales solo Bahamas (7 de junio de 1983), Barbados (6 de mayo de 1994), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Liberia (17 de febrero de 1981), Tonga (15 de febrero de 1977) y Vanuatu (13 de enero de 1989)¹⁶⁰⁴. Belice, Georgia, Islas Marshall y el Reino Unido fueron partes en el convenio, pero lo han denunciado¹⁶⁰⁵. Este convenio fue modificado, en primer lugar, por el Protocolo al Convenio de Atenas, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, del que son Estados parte Bahamas (28 de abril de 1987), Barbados (6 de mayo de 1994), Liberia (28 de abril de 1987), Tonga (18 de septiembre de 2003) y Vanuatu (13 de enero de 1989)¹⁶⁰⁶. Georgia, Islas Marshall y el Reino Unido fueron partes en el protocolo, pero lo han denunciado. En segundo lugar, el Convenio fue modificado por el Protocolo de 1990, que solo tiene tres Estados parte, de los cuales

¹⁶⁰² *Ibid.*, págs. 22 – 74.

¹⁶⁰³ *Ibid.*, págs. 76 – 79.

¹⁶⁰⁴ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 24 de abril de 2020), págs. 332 y 333.

¹⁶⁰⁵ *Ibid.*

¹⁶⁰⁶ *Ibid.*, págs. 336 y 337.

solo Tonga (18 de septiembre de 2003) se considera pabellón de conveniencia¹⁶⁰⁷. Finalmente, se adoptó otro protocolo de 2002 para enmendar el Convenio de Atenas, que tiene 31 Estados parte, de los cuales Belice (22 de agosto de 2011), Francia (19 de septiembre de 2016), Georgia (22 de mayo de 2019), Islas Marshall (27 de octubre de 2014), Malta (7 de agosto de 2013), Panamá (23 de enero de 2014) y el Reino Unido (8 de mayo de 2014, en relación con Gibraltar) se consideran pabellones de conveniencia.

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78)¹⁶⁰⁸ es el principal instrumento jurídico que regula la contaminación marina y prohíbe los vertidos intencionados de petróleo, salvo cuando es necesario para salvar el buque o la vida humana, o en tiempo de guerra¹⁶⁰⁹. Sin embargo, la obtención de los certificados correspondientes y las actuaciones en caso de incumplimiento del convenio siguen dependiendo en gran medida del Estado de pabellón o del Estado bajo

¹⁶⁰⁷ *Ibid.*, pág. 341.

¹⁶⁰⁸ 1340 UNTS 61 y 1341 UNTS 3. Recuérdese también que el antecedente del MARPOL es el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL), de 1954, algunas de cuyas enmiendas respondieron precisamente a vertidos originados por el naufragio de buques que enarbolaban pabellones de conveniencia, como el *Oceanic Grandeur*, un buque de pabellón liberiano que encalló frente a las costas de Australia en 1970 vertiendo 55000 toneladas de crudo. *Vid.* el informe de las autoridades australianas en <https://www.amsa.gov.au/marine-environment/incidents-and-exercises/oceanic-grandeur-3-march-1970> (fecha de última consulta: 27 de febrero de 2020). El propio MARPOL se adoptó como consecuencia del desastre del *Torrey Canyon* en 1967, otro petrolero que enarbolaba el pabellón liberiano y que naufragó frente a las costas del Reino Unido, vertiendo 110000 toneladas de petróleo.

¹⁶⁰⁹ En relación con la delimitación del ámbito de aplicación de este convenio, la Secretaría del Convenio de Basilea publicó un informe jurídico en el que se aclaraba que no existe solapamiento entre el MARPOL y el Convenio de Basilea, ya que el art. 1.4 de este último establece que los desechos derivados de las operaciones normales de los buques cuya descarga esté regulada por otro instrumento internacional quedarán excluidos de su ámbito de aplicación, por lo que no resulta de aplicación a los desechos peligrosos y otros desechos generados a bordo de los buques mientras se encuentran a bordo, pero sí desde el momento en el que se descargan del buque para su movimiento transfronterizo. *Vid.* SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *The Application of the Basel Convention to Hazardous Wastes and Other Wastes Generated on Board Ships*, 4 April 2011, disponible en <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/Ships/Legalaspects/tabid/7568/Default.aspx> (fecha de última consulta: 13 de febrero de 2020). Este informe se realizó a instancia de las partes del Convenio de Basilea tras el incidente del *Probo Koala*, un buque con pabellón panameño cuyos residuos de petróleo habían sido depositados en los suburbios de Abiyán (Costa de Marfil) por la sociedad de Singapur que lo había fletado y que, como consecuencia del tratamiento con sosa cáustica que habían recibido a bordo (prohibida actualmente por la regla VI/5.2 del SOLAS, añadida en 2011), habían ocasionado problemas de salud a miles de personas en agosto de 2006. Para un análisis detallado de este caso, *vid.* BALLINI, I., «L'affaire du «*Probo Koala*» et l'hypothèse de la faille du système juridique européen régissant les exportations de déchets toxiques», *Annuaire du droit de la mer*, vol. XI, n.º. 1, 2006, págs. 69 – 83, y ARGÜELLO, G., *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law*, Routledge, London / New York, 2020, págs. 121 – 145. Las mismas conclusiones se reiteraron *mutatis mutandis* en versiones posteriores del informe, como SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous wastes and other wastes generated on board ships*, UNEP/CHW.10/INF/16, 7 October 2011, págs. 14 – 23, disponible en <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/i16e-reissued.pdf> (fecha de última consulta: 17 de febrero de 2020), o SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous and other wastes generated on board ships*, UNEP/CHW.11/INF/22, 18 February 2013, disponible en <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/Ships/Legalaspects/tabid/7568/Default.aspx> (fecha de última consulta: 17 de febrero de 2020).

cuya autoridad opere el buque, por lo que la utilización de pabellones de conveniencia que no hubieran ratificado el convenio MARPOL permite evitar toda responsabilidad o, si se trata de Estados que no aplican efectivamente el convenio MARPOL, las consecuencias del incumplimiento de sus disposiciones de manera impune en alta mar¹⁶¹⁰. Los Estados parte en el MARPOL están obligados a incoar el procedimiento sancionador de conformidad con su legislación en relación con cualquier vulneración del convenio y a facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de cualquier vulneración del convenio¹⁶¹¹. Además, los certificados de un Estado parte deben ser admitidos por los demás Estados parte, aunque podrán denegar la entrada a puerto a los buques extranjeros por considerar que no cumple con las disposiciones del convenio o realizar una inspección más detallada del buque si existiesen motivos claros para sospechar que la condición del buque o de sus equipos no se corresponde sustancialmente con los pormenores del certificado y, en caso de confirmarse esta circunstancia, podrán inmovilizar el buque hasta que pueda hacerse a la mar sin suponer una amenaza para el medio marino, dando parte a la Administración del buque afectado¹⁶¹². Sin embargo, la obligación de investigación de los siniestros sufridos por los buques corresponde a su Administración, es decir, a su Estado de pabellón o al Estado bajo cuya autoridad navega el buque¹⁶¹³.

En cuanto al Estado de ratificación del Convenio MARPOL, cabe destacar que, además de Francia, los Países Bajos y el Reino Unido, considerados como pabellones de conveniencia en relación con sus segundos registros, Liberia fue el único de los principales Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que originalmente firmó el MARPOL¹⁶¹⁴. Posteriormente, se convirtieron en Estados parte Alemania (21 de enero de 1982), Antigua y Barbuda (29 de enero de 1988), Bahamas (7 de junio de 1983 en relación con el Convenio y los anexos I y II, 12 de octubre de 1990 en relación con el Anexo V, 11 de agosto de 1992 en relación con el Anexo III, y 8 de junio de 2017 en relación con el Anexo IV), Barbados (6 de mayo de 1994 y 26 de noviembre de 2001 con respecto al Anexo IV), Belice (26 de mayo de 1995), Bolivia (4 de junio de 1999), Camboya (28 de noviembre de 1994), Chipre (22 de junio de 1989, 22 de marzo de 2004 en relación con el Anexo III y 30 de mayo de 2006 en relación con el Anexo IV), Comoras (22 de noviembre de 2000), Dinamarca (por lo que respecta a las Islas Feroe, 27 de noviembre de 1980 en relación con el Anexo IV, 25 de abril de 1985 en relación con el Convenio y los Anexos I y II, 1 de enero de 1997 en relación con los Anexos III

¹⁶¹⁰ Arts. 3.1 y 4 del MARPOL 73/78. Lo mismo ocurre en los certificados específicos previstos en sus Anexos, *vid.*, *v. gr.*, regla 5.1 del Anexo I y Regla 3 del Anexo IV.

¹⁶¹¹ Art. 4.2 del MARPOL 73/78.

¹⁶¹² Art. 5.2 – 3 del MARPOL 73/78.

¹⁶¹³ Art. 12.1 del MARPOL 73/78, Regla 5 de su Anexo I, Regla 3 de su Anexo IV.

¹⁶¹⁴ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 11 de febrero de 2020), pág. 111.

y IV), Francia (25 de septiembre de 1981), Georgia (8 de noviembre de 1994), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Honduras (21 de agosto de 2001, en relación con el Convenio y los Anexos I, II y V; 30 de noviembre de 2015, en relación con los Anexos III y IV), Islas Marshall (26 de abril de 1988), Jamaica (13 de marzo de 1991), Líbano (18 de julio de 1983), Liberia (28 de octubre de 1980 en relación con el Convenio y sus Anexos I y II, 12 de junio de 1995 en relación con el Anexo V, 5 de octubre de 1995 en relación con el Anexo III y 21 de agosto de 2006 en relación con el Anexo IV), Malta (21 de junio de 1991 en relación con el Convenio y sus Anexos I y II; 13 de febrero de 2004 en relación con los Anexos III y V, y 30 de marzo de 2011), Mauricio (6 de abril de 1995), Moldavia (11 de octubre de 2005), Mongolia (15 de octubre de 2003), Myanmar (4 de mayo de 1988 en relación con el Convenio y los Anexos I y II, y 5 de abril de 2016 en relación con los Anexos III, IV y V), los Países Bajos (30 de junio de 1983 en relación con el Convenio y sus Anexos I y II, 19 de abril de 1988 en relación con los Anexos III y V, y 11 de noviembre de 2005 en relación con el Anexo IV, y 10 de octubre de 2010 en relación con la nueva autonomía de Curaçao tras la disolución de las Antillas Holandesas), Panamá (20 de febrero de 1985), Portugal (22 de octubre de 1987), el Reino Unido (23 de junio de 1988 en relación con Bermudas e Islas Caimán, y 1 de diciembre de 1988 en relación con Gibraltar¹⁶¹⁵), San Vicente y las Granadinas (28 de octubre de 1983), Santo Tomé y Príncipe (29 de octubre de 1998), Sri Lanka (24 de junio de 1997), Tonga (1 de febrero de 1996) y Vanuatu (13 de abril de 1989 en relación con el Convenio y sus Anexos I y II, 22 de abril de 1991 en relación con los Anexos III y IV, y 15 de marzo de 2004 en relación con el Anexo IV)¹⁶¹⁶.

Como se puede observar, la mayor parte de los Estados considerados como pabellones de conveniencia ha tardado, como mínimo, una o dos décadas en convertirse en Estado parte del MARPOL y sus Anexos. Sin embargo, prácticamente la totalidad de ellos lo ha hecho, al menos, de forma parcial, por lo que muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia se encuentran vinculados actualmente por las disposiciones del MARPOL¹⁶¹⁷, con la notable excepción de Corea del Norte, que no ha firmado ni ratificado ninguna de sus partes.

Los Anexos del MARPOL que más tarde han conseguido entrar en vigor son el IV y el VI. Al Anexo VI se han adherido los siguientes Estados considerados como pabellones de conveniencia: Alemania (17 de junio de 2003), Antigua y Barbuda (10 de

¹⁶¹⁵ Se excluye la aplicación del Anexo IV en relación con estos territorios.

¹⁶¹⁶ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 11 de febrero de 2020), págs. 111 – 128. Cuando no se hace mención específica de los Anexos, debe entenderse que el Estado se convirtió en parte de los mismos en la misma fecha. Como recordará el lector, la inclusión de Alemania, Francia, Dinamarca, los Países Bajos, Portugal y el Reino Unido se debe a la inclusión en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF de sus segundos registros.

¹⁶¹⁷ Cabe destacar que muchos Estados no considerados como pabellones de conveniencia se han demorado más en su conversión en Estados parte del MARPOL.

julio de 2007), Bahamas (8 de noviembre de 2001), Barbados (5 de abril de 2004), Belice (14 de junio de 1997), Chipre (6 de octubre de 2004), Curaçao (10 de octubre de 2010¹⁶¹⁸), Dinamarca (en relación con las Islas Feroe, 2 de noviembre de 2012), Francia (15 de julio de 2005), Honduras (16 de noviembre de 2016), Islas Marshall (7 de marzo de 2002), Jamaica (29 de mayo de 2008), Liberia (28 de agosto de 2002), Malta (30 de marzo de 2011), Mauricio (23 de marzo de 2020), Mongolia (19 de septiembre de 2007), Panamá (13 de mayo de 2011), Portugal (22 de mayo de 2008), Reino Unido (8 de junio de 2011 con respecto a Gibraltar y 25 de mayo de 2012 con respecto a las Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (26 de noviembre de 2008), Tonga (20 de marzo de 2015) y Vanuatu (15 de marzo de 2004)¹⁶¹⁹. Como se puede observar, en este caso, la mayoría de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia ratificaron el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, adoptadas en Londres el 7 de julio de 2017 mediante la Resolución MEPC.286(71), en un plazo mucho más breve, especialmente en el caso de los pabellones de conveniencia más antiguos o con mayor éxito o trayectoria¹⁶²⁰. Sin embargo, todavía hay Estados considerados como pabellones de conveniencia que no se han adherido al protocolo, como Camboya, Corea del Norte, Georgia, Guinea Ecuatorial, Líbano, Moldavia, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, y Sri Lanka. Tampoco se aplica el protocolo al territorio británico de ultramar de Bermudas. Como en el caso anterior, cabe recordar que se produjeron adhesiones a este instrumento internacional con posterioridad a la fecha de adhesión de los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia.

Tres años después de la adopción del convenio MARPOL original, se adoptó el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976¹⁶²¹. Este convenio se aplica a las reclamaciones relacionadas con daños personales y materiales que se hayan producido a bordo o especialmente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, a los perjuicios derivados de esas causas, así como a reclamaciones relacionadas con perjuicios ocasionados por o con ocasión de la explotación del buque, salvo, entre otras excepciones, los daños resultantes de la

¹⁶¹⁸ Con anterioridad a esta fecha, se aplicaba este protocolo al territorio de las Antillas Holandesas en virtud de la adhesión de los Países Bajos de 2 de octubre de 2006.

¹⁶¹⁹ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 16 December 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> (fecha de última consulta: 11 de febrero de 2020), págs. 173 – 175.

¹⁶²⁰ La versión en español de este protocolo se puede consultar en el Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, hecho en Londres el 26 de septiembre de 1997, *BOE* núm. 251, de 15 de octubre de 2004, págs. 34660 – 34673, disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-17882> (fecha de última consulta: 11 de febrero de 2020).

¹⁶²¹ N.º. 24635, 1456 *UNTS* 221.

contaminación ocasionada por hidrocarburos cubiertos por el CLC¹⁶²². Actualmente, muchos de los Estados que habían sido parte en este convenio lo han denunciado. Sin embargo, muchos de los Estados considerados como pabellones de conveniencia continúan siendo partes en él, e incluso algunos se adhirieron o ratificaron el convenio después de que algunos Estados comenzaran a denunciarlo. Continúan siendo partes en el convenio Antigua y Barbuda (12 de octubre de 2009), Bahamas (7 de junio de 1983), Barbados (6 de mayo de 1994), Belice (31 de enero de 1980), Chipre (23 de diciembre de 2005), Georgia (20 de febrero de 1996), Guinea Ecuatorial (24 de abril de 1996), Islas Marshall (29 de noviembre de 1994), Jamaica (17 de agosto de 2005), Liberia (17 de febrero de 1981), Mauricio (17 de diciembre de 2002), Mongolia (28 de septiembre de 2011), Myanmar (4 de febrero de 2020), Tonga (18 de septiembre de 2003) y Vanuatu (14 de septiembre de 1992)¹⁶²³. En cambio, varios de los Estados marítimos tradicionales que solo se consideran pabellones de conveniencia en cuanto sus segundos registros han denunciado este convenio: Alemania (12 de mayo de 1987 – 13 de mayo de 2004), Dinamarca (30 de mayo de 1988 – 1 de abril de 2005) y Reino Unido (ratificó el convenio el 31 de enero de 1980 y lo denunció el 31 de enero de 2011, en relación con las Islas Caimán, y el 25 de febrero de 2014, en relación con Gibraltar; en cambio, sigue vigente en relación con Bermuda)¹⁶²⁴. Francia, en cambio, adoptó el convenio el 1 de julio de 1981 y no lo ha denunciado¹⁶²⁵. En cambio, no han sido nunca partes en el convenio Belice, Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Honduras, Líbano, Malta, Moldavia, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, y Sri Lanka. Por tanto, aunque este convenio no tiene muchos Estados parte, conviene destacar que resulta de aplicación en poco más de la mitad de los Estados considerados como pabellón de conveniencia.

En 1990, se adoptó el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de cooperación), de 30 de noviembre de 1990, para reforzar las medidas de prevención de la contaminación marítima por vertidos de hidrocarburos, tanto en el ámbito unilateral como a través de la cooperación con otros Estados. Este convenio obliga a los Estados de pabellón a exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, que puede ser objeto de inspección por el Estado rector del puerto¹⁶²⁶. Además, el capitán o la persona a cargo del buque que enarbole el pabellón de un Estado parte en el convenio deben notificar todo suceso ocurrido en el

¹⁶²² Arts. 2 y 3.b) del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo.

¹⁶²³ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 24 de abril de 2020), págs. 380 – 383.

¹⁶²⁴ *Ibid.*, págs. 380 – 383.

¹⁶²⁵ *Ibid.*, pág. 380.

¹⁶²⁶ Art. 3.1 del Convenio de cooperación.

mismo que haya producido o pueda producir una descarga de hidrocarburos al Estado ribereño¹⁶²⁷. Por último, se establece una obligación de cooperación entre las partes para la prevención y la respuesta ante un suceso de contaminación por hidrocarburos¹⁶²⁸. El Convenio de cooperación tiene 113 Estados parte, entre los que se encuentran Antigua y Barbuda (5 de enero de 1999), Bahamas (4 de octubre de 2001), Comoras (5 de enero de 2000), Francia (6 de noviembre de 1992), Georgia (20 de febrero de 1996), Honduras (16 de noviembre de 2016), Islas Marshall (16 de octubre de 1995), Jamaica (8 de septiembre de 2000), Líbano (30 de marzo de 2005), Liberia (5 de octubre de 1995), Malta (21 de enero de 2003), Mauricio (2 de diciembre de 1999), Myanmar (15 de diciembre de 2016), los Países Bajos (18 de octubre de 2007, en relación con las Antillas Holandesas, y 10 de octubre de 2010, en relación con Curaçao), Portugal (27 de febrero de 2006), Tonga (1 de febrero de 1996) y Vanuatu (18 de febrero de 1999). Dinamarca y el Reino Unido son partes en el convenio, pero no han extendido su aplicación a los territorios considerados como pabellones de conveniencia. Como en otras ocasiones, varios Estados considerados como pabellones de conveniencia han tardado más de una década en adherirse al convenio. No son partes en el convenio Alemania, Barbados, Belice, Bolivia, Camboya, Chipre, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Moldavia, Mongolia, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas ni Sri Lanka.

En 1993, se adoptó un Protocolo de 1993 para la seguridad de los buques pesqueros, ante la probabilidad de que el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, de 2 de abril de 1977, nunca fuese a entrar en vigor. Se trataba de un convenio que creaba un régimen similar a los de los convenios LOADLINES y SOLAS para los buques pesqueros. Sin embargo, el protocolo de 1993 tampoco ha llegado a entrar en vigor, ya que solo tiene 17 Estados parte. Solo se aplica una pequeña parte de los Estados considerados como pabellones de conveniencia: Alemania (4 de febrero de 2004), Francia (6 de noviembre de 2007), Liberia (18 de septiembre de 2008) y los Países Bajos (8 de abril de 2002, y 10 de octubre de 2010, en relación con Curaçao)¹⁶²⁹.

El Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976 fue enmendado por un protocolo de 1996 en cuanto a los límites cuantitativos de la responsabilidad¹⁶³⁰. Son Estados parte en este protocolo Alemania (3 de septiembre de 2001), Antigua y Barbuda (12 de octubre de 2009), Comoras (1 de febrero de 2018), Chipre (23 de diciembre de 2005), Dinamarca (9 de

¹⁶²⁷ Art. 4.1 del Convenio de cooperación.

¹⁶²⁸ Art. 7 del Convenio de cooperación.

¹⁶²⁹ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 5 de mayo de 2020), pág. 491.

¹⁶³⁰ Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996.

enero de 2019, en relación con las Islas Feroe), Francia (24 de abril de 2007), Islas Marshall (30 de enero de 2006), Jamaica (19 de agosto de 2005), Liberia (18 de septiembre 2008), Malta (13 de febrero de 2004), Mongolia (28 de septiembre de 2011), Myanmar (4 de febrero de 2020), Portugal (19 de octubre de 2017), Reino Unido (31 de enero de 2011, en relación con las Islas Caimán, y 25 de febrero de 2014, en relación con Gibraltar) y Tonga (18 de septiembre de 2003)¹⁶³¹. No lo han ratificado ni se han adherido al mismo Bahamas, Belice, Bolivia, Camboya, Corea del Norte, Curaçao, Georgia, Guinea Ecuatorial, Honduras, Líbano, Mauricio, Moldavia, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka y Vanuatu, y tampoco resulta aplicable a Bermudas¹⁶³².

En 1996, se adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP), de 3 de mayo de 1996, que pretendía garantizar la indemnización por parte del propietario del buque de los daños y riesgos derivados de vertidos de esas sustancias producidos con ocasión de su transporte por mar, pero nunca llegó a entrar en vigor y tiene solo 14 Estados parte, de los cuales solo Liberia (18 de septiembre de 2008) y Tonga (18 de septiembre de 2003) se consideran pabellones de conveniencia¹⁶³³. Se trataba de un desarrollo del régimen de los convenios sobre responsabilidad civil y cobertura de los daños provocados por la contaminación producida por derrames de hidrocarburos, hasta un límite predeterminado, tanto en el mar territorial como en la zona económica exclusiva de los Estados parte, en caso de daños en el territorio o en el medio ambiente, lo cual es relevante, ya que su aplicación no se dejaba exclusivamente en manos del Estado de pabellón en los espacios marítimos más cercanos al territorio de los Estados, así como los demás daños ocasionados fuera del territorio de cualquier Estado, si se debiesen a una sustancia transportada a bordo de un buque matriculado en un Estado parte o que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado parte¹⁶³⁴. Sin embargo, al igual que en otros convenios, se ha preferido utilizar la figura del propietario inscrito como responsable, en vez de la del propietario real o efectivo del buque¹⁶³⁵, lo cual podría constituir un obstáculo para la aplicación

¹⁶³¹ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 24 de abril de 2020), págs. 393 – 403.

¹⁶³² *Ibid.*, págs. 393 y 394.

¹⁶³³ Datos tomados de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 5 de mayo de 2020), pág. 497. Por razón de la materia, este convenio tiene su reflejo en la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, *DOCE* L 143, de 30 de abril de 2004, pág. 56.

¹⁶³⁴ Arts. 3, 7 y 38 del Convenio SNP.

¹⁶³⁵ Art. 1.3 del Convenio SNP.

efectiva del convenio, ya que, como se ha indicado, una de las estrategias que utilizan los propietarios de los buques que navegan bajo pabellón de conveniencia es la combinación de múltiples sociedades mercantiles y entidades para ocultar su verdadera identidad, limitando así su responsabilidad. Para garantizar la indemnización de los daños, se obliga al propietario a mantener un seguro u otra garantía financiera, así como a llevar a bordo el certificado de seguro obligatorio expedido por el Estado de matrícula del buque¹⁶³⁶. Además, se establecía un fondo similar al de los convenios sobre responsabilidad por daños causados por vertidos de hidrocarburos para complementar o sustituir a la indemnización ofrecida por parte del propietario¹⁶³⁷.

Diez años después de la adopción del Convenio de cooperación, se aprobó el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de cooperación-SNPP), hecho en Londres el 15 de marzo de 2000, que creó un régimen similar para la prevención y la lucha contra la contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas por mar. Este protocolo ha tenido un nivel de aceptación inferior al del Convenio de cooperación, ya que tiene 40 Estados parte. Entre ellos, se encuentran los siguientes Estados considerados como pabellones de conveniencia: Alemania (2 de junio de 2009), Dinamarca (30 de septiembre de 2008), Francia (24 de abril de 2007), Liberia (18 de septiembre de 2008), Malta (21 de enero de 2003), Mauricio (17 de julio de 2003), Portugal (14 de junio de 2006) y Vanuatu (15 de marzo de 2004)¹⁶³⁸. Este protocolo no se aplica al resto de los países y territorios considerados como pabellones de conveniencia (Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Camboya, Chipre, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Georgia, Gibraltar, Honduras, Islas Caimán, Islas Marshall, Jamaica, Líbano, Moldavia, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka y Tonga). Como se puede observar, la mayoría de ellos no son parte en el protocolo.

En relación con la responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos, el siglo XXI ha traído consigo avances en términos de tratados internacionales. Así, en 2001 se adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (BUNKERS 2001). Este convenio estableció un sistema de responsabilidad objetiva del propietario del buque por los daños causados en el territorio de un Estado parte o en su zona económica exclusiva por la contaminación provocada por hidrocarburos utilizados para la propulsión del buque o que, estando a

¹⁶³⁶ Art. 12 del Convenio SNP.

¹⁶³⁷ Arts. 13 – 20 del Convenio SNP.

¹⁶³⁸ Datos tomados de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 5 de mayo de 2020), pág. 489.

bordo del buque, pudieran utilizarse para tal fin¹⁶³⁹. Además, desde el punto de vista de la identificación del propietario, que, como se ha indicado, puede resultar difícil en el caso de la utilización de buques que enarbolan pabellones de conveniencia, el convenio BUNKERS 2001 establece una distinción entre el propietario del buque, que incluye tanto al propietario inscrito o no inscrito del buque como a su fletador a casco desnudo, su gestor naval y su armador, y el propietario inscrito del buque, que se define como “la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo”¹⁶⁴⁰. Además, las tradicionales referencias al Estado de pabellón se sustituyen por menciones al Estado de matrícula, que se define como el Estado en el que se halle matriculado el buque, en el caso de que el buque esté matriculado, y como el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, en el caso de que el buque no esté matriculado¹⁶⁴¹. Sin embargo, el régimen establecido en el protocolo de enmienda del CLC de 1992 se aplica con carácter preferente¹⁶⁴². Por último, se creó un fondo complementario a través del protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1992, con un ámbito territorial de aplicación idéntico al del fondo ordinario, para que toda persona que sufriera daños por contaminación obtuviera una indemnización completa y suficiente de los daños, cuando el daño total excediese el límite aplicable al protocolo de 1992¹⁶⁴³.

En el caso del Convenio BUNKERS 2001, la mayoría de los Estados considerados como pabellones de conveniencia son Estados parte, aunque, en muchas ocasiones, más de una década después de su entrada en vigor. De estos Estados, son Estados parte en el tratado Alemania (24 de abril de 2007), Antigua y Barbuda (19 de diciembre de 2008), Bahamas (30 de enero de 2008), Barbados (15 de octubre de 2009), Belice (22 de agosto de 2011), Comoras (1 de febrero de 2018), Chipre (10 de enero de 2005), Dinamarca (9 de enero de 2019, en relación con las Islas Feroe), Francia (19 de octubre de 2010), Georgia (13 de diciembre de 2018), Islas Marshall (9 de mayo de 2008), Jamaica (2 de mayo de 2003), Líbano (5 de abril de 2017), Liberia (21 de agosto de 2008), Malta (12 de noviembre de 2008), Mauricio (17 de julio de 2013), Mongolia (28 de septiembre de 2011), Myanmar (19 de enero de 2018), Panamá (17 de febrero de 2009), Portugal (21 de julio de 2015), el Reino Unido (16 de enero de 2009, en relación con Bermudas; 28 de noviembre de 2009, en relación con Gibraltar, y 12 de enero de 2001, en relación con las Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas (26 de noviembre de 2008), Tonga (18 de septiembre de 2003) y Vanuatu (20 de agosto de 2008)¹⁶⁴⁴. Solo

¹⁶³⁹ Arts. 2 y 3 del Convenio BUNKERS 2001.

¹⁶⁴⁰ Art. 1.3 y 4 del Convenio BUNKERS 2001.

¹⁶⁴¹ Art. 1.10 del Convenio BUNKERS 2001.

¹⁶⁴² Art. 4.1 del Convenio BUNKERS 2001.

¹⁶⁴³ Art. 4.1 del protocolo de 2003 sobre el fondo complementario.

¹⁶⁴⁴ Datos tomados de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or*

Camboya, Corea del Norte, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Honduras, Moldavia, Mongolia, Santo Tomé y Príncipe y Sri Lanka no son parte en el convenio BUNKERS 2001. En cambio, el protocolo de 2003 sobre el fondo complementario ha alcanzado un nivel de aceptación muy inferior, ya que solo cuenta con 32 Estados parte, de los cuales solo Alemania (24 de noviembre de 2004), Barbados (6 de diciembre de 2005), Dinamarca (19 de junio de 2006, en relación con las Islas Feroe), Francia (29 de junio de 2004) y Portugal (15 de febrero de 2005) se consideran como Estados que ofrecen pabellones de conveniencia¹⁶⁴⁵.

En el siglo XXI, la OMI, además de enmendar o sustituir convenios que abordaban riesgos detectados en el pasado, ha regulado nuevos ámbitos de actuación, en atención a su necesidad para la protección del medioambiente marino, tanto durante la vida útil de los buques como una vez que esta termina. Además, se adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, de 5 de octubre de 2001, por el que se prohíbe el uso de determinados compuestos en dichos sistemas. Este convenio tiene 89 Estados parte, entre los que figuran los siguientes Estados considerados como pabellones de conveniencia: Alemania (20 de agosto de 2008), Antigua y Barbuda (6 de enero de 2003), Bahamas (30 de enero de 2008), Barbados (30 de enero de 2012), Chipre (23 de diciembre de 2005), Dinamarca (4 de junio de 2010, en relación con las Islas Feroe), Francia (12 de marzo de 2007), Georgia (13 de septiembre de 2018), Islas Marshall (9 de mayo de 2008), Líbano (2 de diciembre de 2010), Liberia (17 de septiembre de 2008), Malta (27 de marzo de 2009), Mongolia (28 de septiembre de 2011), Panamá (17 de septiembre de 2007), Portugal (8 de enero de 2019), Reino Unido (2 de enero de 2013, en relación con Gibraltar), Tonga (16 de abril de 2014) y Vanuatu (20 de agosto de 2008)¹⁶⁴⁶. Por el contrario, no son partes en el convenio Belice, Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Honduras, Jamaica, Mauricio, Moldavia, Myanmar, Reino Unido (en relación con Bermudas e Islas Caimán), San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, ni Sri Lanka¹⁶⁴⁷.

Otro de los nuevos ámbitos de regulación fue el riesgo de contaminación causado por las aguas de lastre, que se realizó a través del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, de 13 de febrero de 2004, cuya base constituye el artículo 196.1 de la CNUDM. Este convenio obliga a los buques y a sus Estados de pabellón a introducir gradualmente un sistema de gestión de su agua de lastre y sedimentos, a llevar un libro registro del mismo y a disponer de un

its Secretary-General performs depositary or other functions, IMO, London, 7 April 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 20 de abril de 2020), págs. 503 – 505.

¹⁶⁴⁵ *Ibid.*, pág. 315. Nótese que, a diferencia de los casos anteriores, el protocolo de 2003 sobre el fondo complementario no se extendió a Bermudas, Gibraltar e Islas Caimán, aunque sí a otros territorios dependientes del Reino Unido, ni tampoco a las antiguas Antillas Holandesas, aunque sí a Bonaire, San Eustaquio y Saba, dependientes de los Países Bajos.

¹⁶⁴⁶ *Ibid.*, págs. 515 – 519.

¹⁶⁴⁷ *Ibid.*

certificado internacional de gestión del agua de lastre¹⁶⁴⁸. Es importante destacar que este tratado no solo incumbe a los Estados de pabellón, sino que también prevé la obligación de todas las partes de crear instalaciones de recepción de sedimentos en los puertos y terminales en los que se efectúen trabajos de reparación o limpieza de tanques de lastre, así como la posibilidad de que su cumplimiento sea supervisado por el Estado rector del puerto¹⁶⁴⁹. Además, las sanciones no se limitan a la jurisdicción del Estado de pabellón, sino que puede penarlas cualquiera de las partes¹⁶⁵⁰. Este convenio ha alcanzado los 81 Estados parte, entre los que figuran los siguientes Estados considerados como pabellones de conveniencia: Alemania (20 de junio de 2013), Antigua y Barbuda (19 de diciembre de 2008), Bahamas (8 de junio de 2017), Barbados (11 de mayo de 2007), Chipre (8 de agosto de 2018), Dinamarca (28 de agosto de 2015, en relación con las Islas Feroe), Francia (24 de septiembre de 2008), Georgia (12 de enero de 2015), Honduras (10 de julio de 2017), Islas Marshall (26 de noviembre de 2009), Jamaica (11 de septiembre de 2017), Líbano (15 de diciembre de 2011), Liberia (18 de septiembre de 2008), Malta (7 de septiembre de 2017), Mongolia (28 de septiembre de 2011), Panamá (19 de octubre de 2016), Portugal (19 de octubre de 2017) y Tonga (16 de abril de 2014)¹⁶⁵¹. Aunque poco más de la mitad de los Estados considerados como pabellones de conveniencia son Estados parte en el convenio, la adhesión y la ratificación realizada por parte de estos Estados ha sido relativamente rápida en comparación con otros convenios de la OMI. No se han adherido al convenio ni lo han ratificado Belice, Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Mauricio, Moldavia, Myanmar, el Reino Unido (y, por tanto, tampoco Bermudas, Gibraltar ni Islas Caimán), Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka ni Vanuatu¹⁶⁵².

El Convenio SNP fue reformado profundamente por el Protocolo relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 30 de abril de 2010, en cuanto al concepto de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, las limitaciones de la responsabilidad y las contribuciones anuales al fondo, entre otras cuestiones. Al igual que el Convenio SNP, ha tenido poca acogida, ya que cuenta con solo cinco Estados parte, entre los cuales no se encuentra ninguno de los pabellones de

¹⁶⁴⁸ Arts. 4 y 7 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

¹⁶⁴⁹ Arts. 5 y 9 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

¹⁶⁵⁰ Arts. 8 y 10 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

¹⁶⁵¹ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf (fecha de última consulta: 24 de abril de 2020), págs. 522 – 526.

¹⁶⁵² *Ibid.*, págs. 522 y 523.

conveniencia, ya que, por el momento, aunque Dinamarca ratificó el protocolo el 28 de junio de 2018, no ha notificado su aplicación a las Islas Feroe¹⁶⁵³.

Además, en 2012, se adoptó el Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, de 11 de octubre de 2012, para tratar de fomentar la entrada en vigor de dicho protocolo, pero tampoco ha entrado en vigor. De sus 14 Estados parte, solo se consideran pabellones de conveniencia Alemania (5 de julio de 2016), Francia (23 de julio de 2018) y Santo Tomé y Príncipe (21 de octubre de 2019)¹⁶⁵⁴.

Al igual que ocurría con los convenios de la OIT, la principal debilidad de los convenios y resoluciones de la OMI es que, en líneas generales, dependen de los Estados de pabellón para su efectivo cumplimiento y esta organización internacional no tiene la capacidad de imponer su cumplimiento forzoso ni de sancionar el incumplimiento de sus disposiciones. Sin embargo, la OMI ha desarrollado una estrategia para promover el cumplimiento de los estándares que aprueba por sus Estados miembros. En 1981, declaró como uno de sus objetivos prioritarios la aplicación efectiva de los estándares y reglamentaciones de la OMI, y así lo ha reiterado en resoluciones posteriores¹⁶⁵⁵. Para favorecer el cumplimiento de sus instrumentos sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación entre los Estados de pabellón, la OMI ha adoptado varias resoluciones. Sin embargo, estas resoluciones, recomendaciones, directrices y códigos contienen disposiciones de *soft law*, por lo que dependen por completo de los Estados para su correcta aplicación¹⁶⁵⁶.

En primer lugar, aprobó la Resolución A.740(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre orientaciones temporales para prestar asistencia a los Estados de pabellón¹⁶⁵⁷. Las orientaciones se consideraban necesarias por la importancia que le daban los principales instrumentos aprobados por la OMI a la actuación de los Estados de pabellón. De acuerdo con estas orientaciones, los Estados de pabellón deben, además de adoptar la legislación necesaria, desarrollar objetivos y políticas en relación con los convenios,

¹⁶⁵³ *Ibid.*, págs. 500 y 501.

¹⁶⁵⁴ *Ibid.*, pág. 493.

¹⁶⁵⁵ Resolución A.500(XII), de 20 de noviembre de 1981, sobre objetivos de la organización en los años 80, A XIII/Res.500, de 5 de enero de 1982; Resolución A.777(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre métodos y organización de trabajo en comités y sus organismos subsidiarios, A 18/Res.777, de 8 de noviembre de 1993; Resolución A.900(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre objetivos de la organización a partir del año 2000, A.21/Res.900, de 4 de febrero de 2000, y Resolución A.1110(30), de 6 de diciembre de 2017, plan estratégico para la organización del período de seis años de 2018 a 2023, A 30/Res.1110, 8 de diciembre de 2017.

¹⁶⁵⁶ Arts. 15.j), 29.c), 38.b) y 39.b) de la Convención sobre la Organización Marítima Internacional (OMI), hecha en Ginebra el 6 de marzo de 1948. *Vid.* BIRNIE, P., “The Status of Environmental ‘Soft Law’: Trends and Examples with Special Focus on IMO Norms”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, London / Den Haag / Boston, 1997, págs. 31 – 57, y WITT, J. A., *op. cit.*, pág. 51.

¹⁶⁵⁷ A 18/Res.740.

asignar responsabilidades dentro de la administración para actualizar, supervisar y controlar los objetivos y políticas, crear la infraestructura necesaria para gestionar su programa de seguridad y protección medioambiental, y ejercer su control sobre las organizaciones reconocidas para mantener la uniformidad de las inspecciones y los estándares establecidos. A nuestro juicio, este deber de control, junto con otros indicios que posteriormente se analizarán, apoyaría la consideración de que, en la relación entre el Estado de pabellón y una sociedad de clasificación, esta última está controlada por el Estado a los efectos de determinar la posible responsabilidad internacional en caso de daños, aunque esta interpretación no se ha aplicado en la práctica.

Posteriormente, la Resolución A.740(18) fue revocada por la Resolución A.847(20), de 27 de noviembre de 1997, sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados de pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI¹⁶⁵⁸. De acuerdo con los considerandos de esta última, sus disposiciones se fundamentan, por un lado, en la obligación de los Estados de pabellón de cumplir con las responsabilidades establecidas en los reglamentos, procedimientos y prácticas generalmente aceptados internacionalmente contenidos en los instrumentos de la OMI y de dar los pasos necesarios para asegurar su cumplimiento, y, por otro lado, en las dificultades de algunos Estados para implementar efectivamente las disposiciones de los instrumentos aprobados en el seno de la OMI. Esta resolución se restringe a la aplicación de los convenios SOLAS, MARPOL, LOADLINES y STCW, y recomienda a los Estados de pabellón mejorar la idoneidad de las medidas para dar efectividad a los convenios y protocolos que hayan aceptado y asegurar que se supervisan efectivamente¹⁶⁵⁹. Para los Estados de pabellón que encuentren dificultades para cumplir con sus responsabilidades internacionales, se ofrecía asistencia técnica a través de la propia OMI¹⁶⁶⁰. Al igual que en la resolución que la antecedía, los Estados debían aprobar leyes y proporcionar los recursos necesarios para aplicar los instrumentos internacionales¹⁶⁶¹. Además, se indica que las delegaciones de autoridad realizadas a las organizaciones reconocidas se hacen para que estas actúen en nombre del Estado y que el Estado de pabellón debe asegurarse de que las organizaciones reconocidas tienen los recursos necesarios para llevar a cabo sus funciones¹⁶⁶². Por último, conviene destacar que se hace hincapié en que los Estados de pabellón deben ejercer un control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón y, en particular, las obligaciones establecidas en el artículo 94 de la CNUDM¹⁶⁶³. Concretamente, se especifica que el Estado de pabellón debe poder

¹⁶⁵⁸ A 20/Res.847.

¹⁶⁵⁹ Párr. 1.1 y 3 del Anexo de la Resolución A.840(20).

¹⁶⁶⁰ Párr. 1.5 del Anexo de la Resolución A.840(20).

¹⁶⁶¹ Párrs. 2.1, 3.1 y 3.2 del Anexo de la Resolución A.840(20).

¹⁶⁶² Párr. 4.1 del Anexo de la Resolución A.840(20).

¹⁶⁶³ Párrs. 5.1 – 5.6 del Anexo de la Resolución A.840(20).

imponer medidas correctivas para hacer que el buque cumpla inmediatamente con los convenios internacionales aplicables en la medida de lo posible¹⁶⁶⁴.

Además, en 2001, como parte de la estrategia para garantizar la aplicación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial y el cumplimiento de sus prescripciones, se impulsó un mecanismo para que los propios Estados de pabellón evaluaran su actuación y su capacidad, a través de la Resolución A.912(22), de 29 de noviembre de 2001, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento¹⁶⁶⁵, que contiene orientaciones, criterios e indicadores para los Estados de pabellón. Esta resolución revoca la Resolución A.881(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento¹⁶⁶⁶, aunque constituye un desarrollo de sus disposiciones, que no se contradicen. En cuanto a su contenido, menciona que los Estados de pabellón tienen la responsabilidad de asegurarse de que se adoptan y establecen medidas destinadas a aplicar y hacer cumplir eficazmente los convenios de la OMI de los que sean partes y que ello incluía la promulgación de leyes que implanten las disposiciones de los instrumentos adoptados por medio de la legislación nacional adecuada, así como la adopción de medidas para su implantación y cumplimiento¹⁶⁶⁷. Fundamentalmente, estas medidas deben garantizar la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación; el ejercicio de una jurisdicción y un control eficaces sobre las cuestiones administrativas, técnicas y laborales relacionadas con los buques que enarbolan su pabellón, y la base jurídica para la creación y el mantenimiento de un registro de los buques que enarbolan su pabellón¹⁶⁶⁸. Además, el Estado de pabellón debería disponer de lo necesario para hacer cumplir las leyes nacionales, incluyendo procedimientos de investigación y de imposición de sanciones, la existencia de personal con conocimientos marítimos y técnicos en cantidad suficiente, y el registro y el control de la actuación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de ese Estado¹⁶⁶⁹, lo cual no se cumple en muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. Además, también se prevé la utilización de criterios externos obtenidos por el Estado rector del puerto e investigaciones de siniestros para obtener información sobre el modo en que un Estado de pabellón cumple sus obligaciones, como el número de accidentes, siniestros, sucesos, muertes y vertidos ocurridos en los buques que enarbolan el pabellón de un Estado, el número de pérdidas de buques o el número de detenciones de buques que enarbolan el pabellón de ese Estado¹⁶⁷⁰.

¹⁶⁶⁴ Párr. 5.5 del Anexo de la Resolución A.840(20).

¹⁶⁶⁵ A 22/Res.912, de 22 de enero de 2002.

¹⁶⁶⁶ A 21/Res.881, de 4 de febrero de 2000.

¹⁶⁶⁷ Párrs. 1 y 2 del Anexo 1 de la Resolución A.912(22).

¹⁶⁶⁸ Párr. 4 del Anexo 1 de la Resolución A.912(22).

¹⁶⁶⁹ Párrs. 5 y 6 del Anexo 1 de la Resolución A.912(22).

¹⁶⁷⁰ Párr. 8 del Anexo 1 de la Resolución A.912(22).

En 2005, se produjo un salto cualitativo en las disposiciones de la OMI para la implantación de sus instrumentos obligatorios con la aprobación de la Resolución A.973(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre el código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI¹⁶⁷¹, con disposiciones mucho más detalladas y una extensión mayor. Esta resolución revocó la Resolución A.847(20), anteriormente explicada, y va dirigida a todos los Estados miembros de la OMI, por lo que presenta un ámbito de aplicación más amplio que las resoluciones previas. En ella, se reitera que los Estados tienen la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las medidas necesarias para dar efectividad plena a los instrumentos de la OMI (entendidos como el convenio SOLAS y sus protocolos, el convenio MARPOL y su protocolo, el convenio STCW, el convenio LOADLINES y su protocolo, el Convenio sobre Arqueo de 1969 y el Reglamento de Abordajes de 1972) para asegurarse de que los buques son aptos para el servicio al que están destinados y están tripulados por personal marítimo competente, en lo tocante a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino¹⁶⁷². Además, se especifica que, cuando un convenio entra en vigor en un Estado, su gobierno debe estar dispuesto a implantar y hacer cumplir sus disposiciones, no solo mediante la aprobación de la legislación apropiada, sino también a través de la infraestructura necesaria para su implantación y cumplimiento, incluyendo la disponibilidad de suficiente personal con experiencia marítima¹⁶⁷³. Sin duda, esta disposición resulta fundamental en relación con la tradicional atribución de incapacidad o falta de voluntad de aplicar los tratados internacionales a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, ya que se explicitan las obligaciones o responsabilidades que los Estados adquirirían al convertirse en partes en un convenio.

Otra de las disposiciones de esta resolución que resulta relevante para el funcionamiento de los pabellones de conveniencia es la que establece el deber de los Estados de adoptar medidas para identificar y eliminar las causas de incumplimiento para evitar que se repitan¹⁶⁷⁴, lo cual se podría aplicar a algunos de los mecanismos utilizados por los propietarios de los buques que enarbolan pabellones de conveniencia para eludir su responsabilidad, como el mantenimiento del anonimato de los propietarios o la existencia de acciones al portador. Además, se indica que los Estados de pabellón deben adoptar las medidas necesarias para que los buques autorizados a enarbolar su pabellón y las entidades sujetas a su jurisdicción observen las normas y reglas internacionales para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales¹⁶⁷⁵. Sin embargo, solo se hace referencia a cuestiones relacionadas con inspecciones, sanciones y verificación del cumplimiento de las normas internacionales, pero no se establece la obligación de hacer ninguna comprobación en el momento del registro ni se hace referencia alguna al contenido material de la relación auténtica, por

¹⁶⁷¹ A 24/Res.973, de 19 de diciembre de 2005.

¹⁶⁷² Párrs. 4 y 6 de la Resolución A.973(24).

¹⁶⁷³ Párrs. 7 y 15 – 17 de la Resolución A.973(24).

¹⁶⁷⁴ Párr. 13 de la Resolución A.973(24).

¹⁶⁷⁵ Párrs. 21 y 22 de la Resolución A.973(24).

lo que se podría entender que la OMI también se adscribe a las teorías formalistas de determinación de la existencia de la relación auténtica. Posteriormente, se publicaron nuevas versiones del código, a través de las Resoluciones A.996(25), de 29 de noviembre de 2007, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2007¹⁶⁷⁶; A.1019(26), de 2 de diciembre de 2009, enmiendas al código para la implantación de los instrumentos obligatorios de 2007¹⁶⁷⁷; A.1054(27), de 30 de noviembre de 2011, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2011¹⁶⁷⁸, y A.1070(28), de 4 de diciembre de 2013, código para la implantación de los instrumentos de la OMI¹⁶⁷⁹, estando esta última actualmente vigente.

En la Resolución A.1070(28), se recomienda a los Estados que elaboren una estrategia general para asegurarse de que cumplen sus obligaciones y responsabilidades internacionales como Estado de pabellón, ribereño y rector del puerto; que establezcan una metodología para supervisar y evaluar esa estrategia y asegurarse de que es eficaz, y que supervisen y revisen la estrategia constantemente para mantener y mejorar sus resultados¹⁶⁸⁰. Como se puede observar, se trata de una reformulación de las recomendaciones de la resolución original. El alcance del código se mantiene, es decir, se aplica a los convenios aprobados por la OMI, aunque en este caso se ha optado por enumerar los ámbitos regulados en vez de los convenios específicos¹⁶⁸¹. Por lo demás, el contenido es muy similar, aunque más detallado en algunos puntos. Por ejemplo, se especifican algunos aspectos en los que los Estados deberían intentar mejorar sus resultados, como la creación de programas de formación continuada sobre seguridad y prevención de la contaminación, la realización de ejercicios de seguridad y prevención de la contaminación en los que participen organizaciones marítimas, compañías y gente de mar, y adoptar mecanismos de recompensas e incentivos para las compañías de transporte marítimo y la gente de mar con respecto a la mejora de la seguridad y la prevención de la contaminación¹⁶⁸². Además, se han incluido los pormenores de algunas de las medidas que los Estados de pabellón deben tomar para velar por el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, en relación con las inspecciones y sanciones en caso de incumplimiento.

Además, desde el 1 de enero de 2016 es obligatorio el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI (IMSAS)¹⁶⁸³, creado como programa voluntario para favorecer la efectividad de los instrumentos de la OMI e identificar los problemas de implementación en cada Estado y sus posibles soluciones, a través de la Resolución

¹⁶⁷⁶ A 25/Res.996, de 15 de enero de 2008.

¹⁶⁷⁷ A 26/Res.1019, de 18 de enero de 2010.

¹⁶⁷⁸ A 27/Res.1054(27), de 20 de diciembre de 2011.

¹⁶⁷⁹ A 28/Res.1070(28), de 10 de diciembre de 2013.

¹⁶⁸⁰ Párr. 3 de la Parte 1 de la Resolución A.1070(28).

¹⁶⁸¹ Párr. 6 de la Parte 1 de la Resolución A.1070(28).

¹⁶⁸² Párr. 12 de la Parte 1 de la Resolución A.1070(28).

¹⁶⁸³ Párrs. 42 – 44 de la Resolución A.1070(28).

A.946(23), de 27 de noviembre de 2003, sobre el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI¹⁶⁸⁴, y de la Resolución A.974(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI¹⁶⁸⁵, para analizar la efectividad del cumplimiento de los instrumentos de la OMI por parte de cada Estado de pabellón y, en particular, las de los convenios SOLAS, STCW y COLREG, el convenio LOADLINES y su protocolo, el convenio internacional sobre arqueo y el convenio MARPOL. En 2013, se adoptaron las normas y procedimientos para llevar a cabo el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI, que desarrollaba el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI¹⁶⁸⁶. Concretamente, la auditoría debe abarcar la implantación y el cumplimiento por parte del Estado miembro de los instrumentos de la OMI incorporados a su legislación, la eficacia de su mecanismo de control y supervisión, las sanciones aplicables en el caso de infracción de su normativa y de los instrumentos aplicables¹⁶⁸⁷. En 2014, se modificaron los anexos I a V del convenio MARPOL para incluir el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI como mecanismo de verificación del cumplimiento de sus disposiciones¹⁶⁸⁸.

Como resulta evidente, la mera ratificación o adhesión a un convenio no garantiza su aplicación. Tampoco existen estudios sobre el grado de cumplimiento de las resoluciones de la OMI por parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. Por ello, para utilizar criterios más objetivos, se podrían considerar pabellones de conveniencia a los efectos de contaminación marítima o seguridad de la navegación los que aparecen en la lista negra de los MOU, que refleja en mayor medida el estado real de los buques en relación con el cumplimiento de los convenios en vigor. Además, para tener una visión global sobre el cumplimiento de los Estados de pabellón con los estándares internacionales, cabría tener en cuenta la tabla que elabora anualmente la *International Chamber of Shipping*, que evalúa la situación de los buques que enarbolan un determinado pabellón en relación con el control por parte del Estado rector del puerto, la ratificación de los convenios SOLAS, MARPOL, LOADLINES, STCW y CLC, así como el convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT; la aplicación de la Resolución A.739 de la OMI, la edad de la flota, el envío de informes a la OMI y a la OIT, la asistencia a las reuniones de la OMI y la membresía del plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI (IMSAS)¹⁶⁸⁹.

¹⁶⁸⁴ A 23/Res.946, de 25 de febrero de 2004.

¹⁶⁸⁵ A 24/Res.974, de 21 de diciembre de 2005.

¹⁶⁸⁶ Resolución A.1067(28), de 4 de diciembre de 2013, marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 28/Res.1067, de 5 de diciembre de 2013.

¹⁶⁸⁷ Párr. 7.4.1 de la Parte 1 de la Resolución A.1067(28).

¹⁶⁸⁸ Resolución MEPC.246(66), de 4 de abril de 2014, enmiendas al anexo del protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques de 1973.

¹⁶⁸⁹ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *Shipping Industry Flag State Performance Table 2018/2019*, ICS, London, 2019, pág. 3, disponible en <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Flag-State-Performance-Table/flag-state-table-2019.pdf?sfvrsn=2> (fecha de última consulta: 20 de febrero de 2020).

Aunque en la última lista publicada faltan algunos de los Estados considerados como pabellones de conveniencia, como Camboya y Guinea Ecuatorial, se puede observar que no todos ellos tienen una calificación negativa y muchos de ellos no difieren en sus resultados a los Estados marítimos tradicionales: sería el caso de Alemania (en relación con su segundo registro), Bahamas, Bermudas, Chipre, Islas Caimán, Islas Feroe, Francia (en relación con su segundo registro), Gibraltar, Islas Marshall, Jamaica, Liberia, Malta, Panamá y Portugal (en relación con Madeira)¹⁶⁹⁰. En cambio, existen Estados que confirmarían su modesto cumplimiento de los estándares internacionales, con algunos de los peores resultados, como Belice, Bolivia, Comoras, Corea del Norte, Georgia, Honduras, Líbano, Myanmar, Moldavia, Mongolia, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu. Sin embargo, también existen Estados que no se consideran como pabellones de conveniencia pese a tener resultados similares, como Albania, Colombia, Costa Rica, Costa de Marfil, Dominica, Islas Cook, Israel, Kuwait, Libia, Pakistán, Palau, Papúa Nueva Guinea, la República Democrática del Congo, San Cristóbal y Nieves, Sierra Leona, Tanzania, Togo, Trinidad y Tobago, Ucrania y Uruguay. Por último, algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia tienen resultados similares a los de los Estados marítimos tradicionales, pero negativos en dos o tres variables: Antigua y Barbuda, Barbados, Curaçao y Mauricio.

En conclusión, muchos de los Estados considerados como pabellones de conveniencia no han ratificado algunos de los convenios fundamentales adoptados por la OMI y, además, la mera ratificación o adhesión a un tratado no garantiza suficientemente su aplicación, especialmente en el caso de que la organización internacional no tenga poderes ejecutivos. Del estado de ratificación de los tratados, se puede concluir que existe un grupo de Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como Belice, Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Líbano, Honduras, Moldavia, Mongolia, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu, que no desea o no puede comprometerse con el cumplimiento de los estándares internacionales. De la misma forma, el análisis de la ICS revela que existen algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que cumplen con los estándares marcados por los convenios. Sin embargo, existen otros Estados que, pese a que no se consideran como pabellones de conveniencia, no cumplen con tales estándares o tienen una gran cantidad de buques deficientes, por lo que es posible que en el futuro se amplíen las listas de pabellones de conveniencia. Ante esta situación, resulta imprescindible articular alternativas a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón para garantizar el respeto a los intereses colectivos y de otros Estados. Esta cuestión se abordará en el apartado 3.4.

¹⁶⁹⁰ *Ibid*, págs. 4 y 5.

3.3.2.- La regulación del final de la vida útil del buque: aplicación de los estándares internacionales sobre desguazado y reciclaje de buques a los Estados y territorios que ofrecen pabellones de conveniencia

Otra de las cuestiones vinculadas a la calidad técnica de los buques es la relativa al destino de los buques al final de su vida útil. Ese momento puede llegar como consecuencia de un siniestro o naufragio, o bien como consecuencia de la baja planificada del buque de la flota, a través de su desguace o reciclado. El reciclado de buques es una actividad útil porque convierte a los buques en piezas y materiales para diferentes industrias, como la de construcción, evitando el impacto de los medios de extracción de mineral de hierro y reduciendo las emisiones de dióxido de carbono, pero, debido a la multitud de materiales tóxicos y peligrosos presentes en los buques, también supone un riesgo para los seres vivos y para el medioambiente si no se realiza con determinadas garantías¹⁶⁹¹. Por ello, se ha desarrollado una serie de instrumentos de Derecho internacional para mitigar las consecuencias de los métodos más frecuentes de desguazado y del reciclado de buques.

La remoción de restos de naufragio se rige en Derecho internacional público por el Convenio de Nairobi para la remoción de restos de naufragio, de 18 de mayo de 2007¹⁶⁹². Este convenio permite que los Estados parte adopten medidas para retirar los restos de naufragio que constituyan un riesgo en su zona económica exclusiva o, si no la hubieran establecido, en un espacio marítimo de hasta 200 millas desde la línea de base correspondiente, y, opcionalmente, en su mar territorial¹⁶⁹³. En este caso, la mayoría de las facultades corresponden a los Estados ribereños, por lo que la utilización de pabellones de conveniencia no supone un obstáculo para la aplicación de este convenio. Sin embargo, el convenio no resulta de aplicación a las medidas adoptadas en virtud del Convenio de intervención de 1969 y su protocolo de 1973¹⁶⁹⁴.

Además, el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio impone a los Estados de pabellón la obligación de exigir al capitán y al armador de los buques que enarboleden su pabellón que informen al Estado afectado cuando tal buque hubiera estado implicado en un siniestro marítimo que hubiera ocasionado restos de naufragio, debiendo proporcionar, al menos, los datos sobre los restos de naufragio, así como el nombre y el domicilio social principal del propietario inscrito, lo cual puede ser muy relevante en el caso de la utilización de pabellones de conveniencia¹⁶⁹⁵. El Estado

¹⁶⁹¹ Vid. GOURDON, K., *Ship Recycling – An Overview*, OECD Science, Technology and Industry Policy Papers no. 68, Paris, 2019, págs. 8 y 9.

¹⁶⁹² En vigor desde el 14 de abril de 2015.

¹⁶⁹³ Arts. 1.1, 2.1 y 3.2 del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio. Sobre la extensión del ámbito de aplicación territorial y otras disposiciones de este convenio, vid. GRIGGS, P., “Law of Wrecks”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 502 – 512.

¹⁶⁹⁴ Art. 4.1 del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio.

¹⁶⁹⁵ Art. 5 del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio.

afectado debe consultar con el Estado de matrícula del buque las medidas que habrán de adoptarse, y el propietario inscrito procederá a la remoción de los restos de naufragio que constituyan un riesgo, facilitará las pruebas de su seguro o de otra garantía financiera y, en todo caso, correrá con los gastos de la eliminación de los restos de naufragio¹⁶⁹⁶. En este punto, la utilización de pabellones de conveniencia o de entramados societarios por parte del propietario, así como el estado del convenio en relación con un determinado Estado de pabellón, podrían obstaculizar e impedir la aplicación efectiva de las disposiciones del convenio. Además, el Estado de matrícula debe expedir un certificado que atestigüe que un buque de determinadas características tenga un seguro o garantía financiera en vigor, sin el cual el buque no estará autorizado a operar¹⁶⁹⁷. Por último, desde la perspectiva de la técnica jurídica se podría criticar el pragmatismo de la preferencia de la figura del propietario inscrito¹⁶⁹⁸ sobre la del propietario real, que podría impedir la aplicación de la doctrina del levantamiento del velo en estos casos y evitar que el propietario asuma efectivamente el coste de las operaciones¹⁶⁹⁹.

El Convenio sobre la remoción de restos de naufragio tiene 48 Estados parte. De ellos, se consideran pabellones de conveniencia Alemania (20 de junio de 2013), Antigua y Barbuda (9 de enero de 2015), Bahamas (5 de junio de 2015), Belice (17 de enero de 2018), Chipre (22 de julio de 2015), Comoras (1 de febrero de 2018), Corea del Norte (8 de mayo de 2017), Francia (4 de febrero de 2016), Islas Marshall (27 de octubre de 2014), Liberia (8 de enero de 2015), Malta (18 de enero de 2015), Panamá (18 de agosto de 2015), Portugal (19 de octubre de 2017), el Reino Unido (16 de abril de 2015, en relación con Gibraltar, y 7 de febrero de 2017, en relación con las Islas Caimán) y Tonga (20 de marzo de 2015)¹⁷⁰⁰. Por tanto, menos de la mitad de los Estados y territorios considerados como tales están cubiertos por las disposiciones de este convenio. El convenio no se aplica a Barbados, Bermudas, Bolivia, Camboya, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Islas Feroe, Georgia, Honduras, Jamaica, Líbano, Mauricio, Moldavia, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka y Vanuatu.

En cuanto al desguace de buques, su regulación jurídica es mucho más compleja y presenta una problemática característica relacionada con los pabellones de

¹⁶⁹⁶ Art. 9.1.b), 2, 3 y 6.b) del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio.

¹⁶⁹⁷ Art. 12.2, 11, 12 y 14 del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio.

¹⁶⁹⁸ En el art. 1.8 del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio, se define al propietario inscrito como “la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, en ausencia de matriculación, la persona o personas propietarias del mismo en el momento del siniestro marítimo”.

¹⁶⁹⁹ La OMI se ha mostrado tradicionalmente reacia a la aplicación de esta doctrina, según WITT, J. A., *op. cit.*, págs.. 223 y 224.

¹⁷⁰⁰ Datos tomados de IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 7 April 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 3 de mayo de 2020), págs. 528 – 532.

conveniencia. En múltiples ocasiones, cuando un buque no podría continuar con sus actividades en las condiciones exigidas por su Estado de pabellón, el naviero, para que su explotación siga siendo rentable e incluso para obtener beneficios del reciclado del buque, decide transferirlo a otro pabellón (llamado “pabellón de tránsito” o “pabellón espejo”¹⁷⁰¹), de legislación más laxa, y a través de intermediarios, en vez de desguazarlo directamente. El desguazado de buques permite la reutilización del acero de su casco y de otros componentes. Muchas de las sociedades que realizan estas actividades se encuentran en países como Bangladesh, India, Pakistán, China y Turquía, donde se lleva a cabo el desguazado del 98 % del tonelaje que se recicla en todo el mundo, ya que permiten reducir el coste del desguazado o incluso obtener pingües beneficios de la venta del buque para realizar esta operación, debido a la utilización de mano de obra barata, la flexibilización de determinadas medidas de seguridad y la reutilización de los componentes de los buques en la propia industria del país donde se lleva a cabo el desguazado¹⁷⁰².

Al final de su vida, resultan aplicables a los buques, por razón de la materia, el Convenio de Basilea sobre el Control de Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, y el Convenio de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, de 15 de mayo de 2009, que todavía no ha entrado en vigor. Además, en el mar territorial, concurren las jurisdicciones del Estado de pabellón y del Estado rector del puerto, que podría ser tanto el Estado rector del puerto del que parte el buque como el Estado rector del puerto al que arriba el buque, en caso de actos de contaminación internacional y grave contrarios a la CNUDM en el mar territorial o de amenazas a la protección y preservación del medio marino en la zona económica exclusiva¹⁷⁰³. Sin embargo, el hecho de que el buque se encuentre al final de su vida útil no implica que suponga automáticamente un riesgo para el medioambiente, de forma que se pueda invocar la jurisdicción del Estado rector del puerto, lo cual podría llegar a impedir la aplicación efectiva de los estándares internacionales en esta

¹⁷⁰¹ Vid. ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., “The ‘Mirror Flags’: Ship registration in globalised ship breaking industry”, *Transportation Research Part D*, vol. 48, n.º. 1, 2016, pág. 382.

¹⁷⁰² Vid. MIKELIS, N. E., “A Statistical Overview of Ship Recycling”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 7, n.º. 1, 2008, pág. 233; BHATTACHARJEE, S., “From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship-Recycling Takes One Step Forward and Two Steps Back”, *Trade, Law and Development*, vol. 1, n.º. 2, 2009, pág. 198; ROSSI, V., “The Dismantling of End-of-Life Ships: The Honk Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships”, *The Italian Yearbook of International Law*, vol. 20, n.º. 1, 2010, pág. 279; ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 378, y MISHRA, S., “Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009: An analysis from the perspective of India, Pakistan and Bangladesh”, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, vol. 2, n.º. 1, 2018, págs. 22 – 24. Vid. también CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 2019*, *cit.*, pág. xi. Sobre el desarrollo del sector de reciclado de buques y las condiciones actuales de estas actividades en la India, Pakistán y Bangladesh, *vid.* KUMAR, R., *Ship dismantling: A status report on South Asia (EU-India Action Plan Support Facility - Environment)*, Euroconsult Mott MacDonald / WWF-India, 2018, disponible en https://www.shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2018/11/ship_dismantling_en.pdf (fecha de última consulta: 11 de marzo de 2020).

¹⁷⁰³ Arts. 19.2.h) y 56.1.b.iii) de la CNUDM.

materia¹⁷⁰⁴. En efecto, la asunción de jurisdicción sobre el buque que está a punto de ser desguazado corresponde fundamentalmente al Estado de pabellón, por lo que resulta relativamente sencillo eludir la aplicación de determinadas disposiciones de protección del medioambiente marino a través del registro del buque bajo pabellones de conveniencia cuya capacidad o voluntad de ejercer su jurisdicción efectiva sea limitada. Además, dado que a través de ellos se consigue exportar buques para obtener beneficios del reciclaje de sus componentes, es necesario que también los pabellones de conveniencia adopten la normativa internacional sobre desguazado y reciclaje de buques.

En cuanto al Estado de ratificación de cada uno de los anteriores convenios, existe un gran contraste. El Convenio de Basilea ha sido ratificado por los siguientes Estados considerados como pabellones de conveniencia: Alemania (21 de abril de 1995), Antigua y Barbuda (5 de abril de 1993), Bahamas (12 de agosto de 1992), Barbados (24 de agosto de 1995), Belice (23 de mayo de 1997), Bolivia (15 de noviembre de 1996), Camboya (2 de marzo de 2001), Chipre (17 de septiembre de 1992), Comoras (31 de octubre de 1994), Corea del Norte (10 de julio de 2008); Dinamarca, en relación con Islas Feroe (6 de febrero de 1994); Guinea Ecuatorial (7 de febrero de 2003), Francia (7 de enero de 1991), Georgia (20 de mayo de 1999), Honduras (27 de diciembre de 1995), Islas Marshall (27 de enero de 2003), Jamaica (23 de enero de 2003), Líbano (21 de diciembre de 1994), Liberia (22 de septiembre de 2004), Malta (19 de junio de 2000), Mauricio (24 de noviembre de 1992), Mongolia (15 de abril de 1997), Myanmar (6 de enero de 2015), Países Bajos (16 de abril de 1993), Panamá (22 de febrero de 1991), Portugal (26 de enero de 1994), Reino Unido (7 de febrero de 1994), San Vicente y las Granadinas (2 de diciembre de 1996), Santo Tomé y Príncipe (12 de noviembre de 2013), Sri Lanka (28 de agosto de 1992), Tonga (26 de marzo de 2010) y Vanuatu (16 de octubre de 2018). Por tanto, de todos los Estados y territorios de la lista de pabellones de conveniencia de la ITF solo Moldavia no ha ratificado el convenio. En cambio, de los Estados y territorios mencionados anteriormente, el Convenio de Hong Kong ha sido ratificado solo por Alemania (16 de julio de 2019), Francia (2 de julio de 2014), Malta (14 de mayo de 2019) y Panamá (19 de septiembre de 2016)¹⁷⁰⁵. Si las Islas Marshall o Liberia ratificasen el Convenio, este cumpliría dos de los tres requisitos necesarios para su entrada en vigor¹⁷⁰⁶. Aunque Dinamarca ratificó el convenio el 14 de junio de 2017, no resulta de aplicación a las Islas Feroe. De los principales Estados donde se realiza el desguazado de los buques han ratificado el Convenio de Hong Kong Turquía (31 de enero de 2019) y la India (28 de noviembre de 2019). Sin embargo, el

¹⁷⁰⁴ En el mismo sentido, *vid.* BHATTACHARJEE, S., *op. cit.*, pág. 204.

¹⁷⁰⁵ IMO, *Status of IMO Treaties: Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 2020, págs. 535 y 536, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> (fecha de última consulta: 21 de enero de 2020).

¹⁷⁰⁶ *Vid.* MIKELIS, N., “10 años desde la adopción del Convenio de Hong Kong: progreso, obstáculos y futuro”, *Boletín informativo de ANAVE*, mayo de 2019, pág. 21.

arraigo de la industria de desguazado de buques en Pakistán y Bangladesh y su importancia para la economía de algunas de sus comunidades hacen dudar de la ratificación del Convenio de Hong Kong y de su implementación, ya que su legislación interna sobre esta materia, aunque es restrictiva, no se aplica de forma efectiva¹⁷⁰⁷.

En ocasiones, el cambio de pabellón facilita el desguazado de buques en países con normativas ambientales y laborales que no se ajustan a las de los tratados internacionales anteriormente mencionados, e incluso permite que el naviero deje abandonado o embarrancado el buque (*beaching* o varada voluntaria)¹⁷⁰⁸, sin importar el riesgo para el medioambiente que entraña el abandono de materiales tóxicos (como asbesto, mercurio o arsénico, entre otros muchos) que quedan en contacto con el aire, el suelo y el agua. Esta práctica no está prohibida por el Convenio de Hong Kong, pero se somete a determinadas condiciones en las directrices de la OIT y de la Comisión Europea¹⁷⁰⁹, aunque se utiliza en el 95 % de los casos de reciclado de buques¹⁷¹⁰. Los pabellones más utilizados para vender el buque y desguazarlo (también llamados “pabellones de final de vida útil”¹⁷¹¹) son San Cristóbal y Nieves, Comoras, Palau, Tuvalu, Togo, Tanzania, San Vicente y las Granadinas, y Sierra Leona, todas ellas incluidas en las listas gris o negra del MOU de París¹⁷¹². Como se puede observar, no todos los pabellones están incluidos en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF, pero se utilizan de igual manera, ya que permiten ocultar la verdadera identidad de los propietarios de los buques y ofrecen ventajas económicas y burocráticas para la

¹⁷⁰⁷ Vid. MISHRA, S., *op. cit.*, págs. 26 y 27.

¹⁷⁰⁸ Párr. 2.2 del Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “El desguace naval y la sociedad del reciclado” (Dictamen de iniciativa), 2017/C 034/06, 19 de octubre de 2016, *DOUE C* 34/39, de 2 de febrero de 2017.

¹⁷⁰⁹ OIT, *Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía. Reunión tripartita interregional de expertos sobre la seguridad y la salud en el desguace de buques para una selección de países asiáticos y Turquía (Bangkok, 7-14 de octubre de 2003)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2004, pág. 39, disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_172710.pdf (fecha de última consulta: 21 de enero de 2020), y Comunicación de la Comisión – Requisitos y procedimiento para la inclusión de instalaciones situadas en terceros países en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques. Nota de orientación técnica en el marco del Reglamento (UE) n.º. 1257/2013, relativo al reciclado de buques (2016/ C 128/01), *DOUE C* 128/1, de 12 de abril de 2016.

¹⁷¹⁰ Vid. PASTORELLI, S., *EU Ship Recycling Regulation: What's in it for South Asia?*, European Institute for Asian Studies, Bruselas, 2014, pág. 3, disponible en <http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/02/EU-Asia-at-a-glance-Pastorelli-EU-Ship-Recycling.pdf> (fecha de última consulta: 21 de enero de 2020).

¹⁷¹¹ Párr. 3.2 del Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “El desguace naval y la sociedad del reciclado” (Dictamen de iniciativa), 2017/C 034/06, 19 de octubre de 2016, *DOUE C* 34/39, de 2 de febrero de 2017.

¹⁷¹² Vid. NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *What a difference a flag makes: Why ship owners' responsibility to ensure sustainable ship recycling needs to go beyond flag state jurisdiction*, NGO Shipbreaking Platform, Bruselas, 2015, págs. 11 y 26, y ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 386, y NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *Flags of Convenience*, 2019, disponible en <https://www.shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/focs/> (fecha de última consulta: 26 de diciembre de 2019).

explotación del final de la vida del buque¹⁷¹³. En algunos de ellos, existe un elevado porcentaje de buques que se matricularon para reciclar, como Comoras y Liberia¹⁷¹⁴. Sin embargo, algunos de esos registros, como el de San Cristóbal y Nieves, han tomado la decisión estratégica de reducir el número de buques que matriculaban para ser desguazados, aunque no pueden comprobar si la intención de los propietarios concuerda con la declarada en el momento del registro¹⁷¹⁵. El criterio de selección de estos pabellones es el bajo coste y las facilidades que ofrecen para registrar los buques, y el cambio de pabellón (que afecta a entre el 20 y el 40 % de los buques desguazados) se suele producir entre 30 y 180 días antes de la llegada del buque a la instalación de desguazado¹⁷¹⁶. En algunos casos, el buque se vende antes de salir del puerto de origen a una sociedad que ostente la nacionalidad del Estado donde se pretende matricular el buque (presumiblemente, una sociedad pantalla) y el cambio de pabellón se produce durante el propio viaje, eludiendo la prohibición establecida en el artículo 92.1 *in fine* de la CNUDM.

En relación con el pabellón de los buques enviados para ser desguazados, se han producido casos de presentación de certificados de registro inválidos. Uno de los casos más relevantes fue el del *Harrier* (antes *Tide Carrier*), un buque abanderado en Panamá, construido en 1989 y propiedad de una sociedad de San Cristóbal y Nieves llamada Julia Shipping Inc., al que las autoridades noruegas habían prohibido navegar en 2017 debido a averías graves¹⁷¹⁷. Su compañía gestora, Wirana Shipping Corporation Pte. Ltd., con sede en Singapur y dedicada a la intermediación con los desguaces de buques de India y Pakistán, decidió ignorar esa prohibición repintando el buque y cambiando su nombre. Para ello, presentó certificados no válidos del registro de Comoras (aunque, posteriormente, se matriculó en Palau) y certificados de clasificación ficticios y declaró que el buque iba a desplazarse a Dubái para ser reparado en dique seco y posteriormente devuelto al servicio en África (cuando, en realidad, iba a ser enviado a Gadani, en Pakistán, para ser desguazado), por lo que fue sancionada por las

¹⁷¹³ Vid. ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 379. A modo de ejemplo, San Cristóbal y Nieves ofrece un registro para propósito especial para viajes de entrega, viajes únicos y viajes finales de los buques, que tiene una duración máxima de tres meses y para el cual se simplifica el procedimiento de registro, que se puede completar en un solo día, y se reducen las tasas de registro, como se regula en diversas circulares disponibles en <https://www.skanregistry.com/vessels/registration-procedures> (fecha de última consulta: 13 de marzo de 2020).

¹⁷¹⁴ Vid. ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, pág. 386.

¹⁷¹⁵ Vid. el artículo de GIBBS, M., “Revealed: The UK company and Caribbean tax haven cashing in on one of the world’s deadliest trades – shipbreaking”, *Finance Uncovered*, 20 de febrero de 2019, disponible en <https://www.financeuncovered.org/investigations/tax-haven-flags-of-convenience-stkitts-nevis-shipbreaking-toxic-ships-skanreg-chittagong/> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020).

¹⁷¹⁶ Vid. ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, págs. 382 y 383, y NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *South Asia Quarterly Update #18*, Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2019, disponible en <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-18/> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020).

¹⁷¹⁷ Vid. NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *The Controversial Case of the Harrier*, NGO Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2017, disponible en <https://www.shipbreakingplatform.org/spotlight-harrier-case/> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020).

autoridades noruegas con una multa de 767 000 dólares estadounidenses en 2018 y obligada a enviar el buque a Turquía, donde fue finalmente desguazado¹⁷¹⁸.

El Convenio de Basilea de 1989 establece restricciones a los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos, facultando a los Estados para prohibir la importación o la importación de desechos peligrosos y otros desechos, y obligándolos a reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y otros desechos; a establecer instalaciones adecuadas para la eliminación ambientalmente racional de desechos peligrosos y otros desechos, ya se encuentren aquellas dentro o fuera del Estado, y a velar por la aplicación de medidas para evitar y reducir la contaminación, el riesgo para la salud humana y el medioambiente, así como la exportación, la importación y los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos cuando existan razones para creer que no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional, entre otras cuestiones¹⁷¹⁹. Las partes se comprometen, además, a prohibir a todas las personas sometidas a su jurisdicción nacional el transporte o la eliminación de desechos peligrosos y otros desechos, a menos que se trate de personas autorizadas o habilitadas para hacerlo¹⁷²⁰. Esta última disposición podría facilitar la actuación de los Estados de origen de los navieros, salvo en el caso de ocultación de la identidad a través de la utilización de sociedades interpuestas. Además, se establece la obligación de notificar los movimientos transfronterizos de desechos entre las partes del Convenio y de devolver o eliminar los desechos por parte del Estado de exportación o de importación en caso de tráfico ilícito de desechos¹⁷²¹.

La Secretaría del Convenio de Basilea ha aclarado que tanto los Estados de pabellón como los Estados rectores del puerto y los Estados ribereños deben aplicar el Convenio¹⁷²². Sin embargo, determinados aspectos del Convenio necesitan clarificación,

¹⁷¹⁸ Vid. THE MARITIME EXECUTIVE, “Singapore Company Fined Over Scrapping Voyage”, *The Maritime Executive*, 15 de octubre de 2018, disponible en <https://www.maritime-executive.com/article/singapore-company-fined-over-scrapping-voyage> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020).

¹⁷¹⁹ Art. 4 del Convenio de Basilea. Cabe añadir que la Decisión VII/26, aprobada durante la 7.ª Conferencia de las Partes, celebrada en Ginebra del 25 al 29 de octubre de 2004, y disponible en <http://www.basel.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP7/tabid/6148/Default.aspx> (fecha de última consulta: 22 de enero de 2020), aclaró que el Convenio se puede aplicar a los buques y sus componentes si se convierten en desecho según la definición proporcionada en el art. 2 del Convenio. Sin embargo, de acuerdo con BHATTACHARJEE, S., *op. cit.*, pág. 214, en la práctica se aplica en pocas ocasiones a los buques. El problema estribaría en la determinación del momento exacto en el que se comenzaría a considerar como desecho, ya que, en numerosas ocasiones, el buque realiza funciones de transporte incluso en su último viaje, de acuerdo con ANDERSON, H. W., *op. cit.*, pág. 163. Sin embargo, en el Anexo 4 de las Directrices de la OMI para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, Resolución MEPC.210(63), adoptada el 2 de marzo de 2012, disponible en [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/210\(63\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/210(63).pdf) (fecha de última consulta: 28 de enero de 2020), pág. 49, el Convenio de Basilea se considera aplicable al reciclado de buques. Sobre la difícil concreción del concepto de residuo, *vid.* ARGÜELLO, G., *op. cit.*, págs. 40 – 63.

¹⁷²⁰ Art. 4.7.a) del Convenio de Basilea.

¹⁷²¹ Arts. 6 y 9 del Convenio de Basilea.

¹⁷²² SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous wastes and other wastes generated on board ships*, UNEP/CHW.10/INF/16, 7 October

como la posibilidad de que el Estado de pabellón y el Estado exportador compartan responsabilidades en caso de que no fueran el mismo Estado, o las potenciales obligaciones y responsabilidad del Estado de pabellón cuando los desechos se generan en alta mar y, por tanto, no existe un Estado exportador en el sentido dado por el Convenio, lo cual podría abrir una laguna en su aplicación¹⁷²³. Además, el régimen de responsabilidad y compensación de los daños resultantes de los movimientos transfronterizos y de la eliminación de los desechos peligrosos y otros desechos se reguló en un protocolo separado, que todavía no ha entrado en vigor¹⁷²⁴. El escaso número de ratificaciones que ha recibido este protocolo dificulta su aplicación efectiva, que presupone que tanto el Estado importador como el Estado exportador sean partes contratantes y, en su artículo 3.3.b), contiene una limitación en el caso de que el Estado de importación sea una parte contratante, pero no ocurra lo mismo con el Estado de exportación, ya que, para su aplicación, exige que el incidente que origine los daños se produzca con posterioridad al momento en el que el eliminador haya tomado posesión de los desechos peligrosos y otros desechos. En cambio, en el caso de que solo el Estado de exportación sea parte contratante, pero no el Estado de importación, el protocolo se aplicará solo si el incidente se produce antes de que el eliminador tome posesión de los desechos peligrosos y otros desechos. Además, es posible aplicar el protocolo en relación con los daños sufridos en una zona bajo jurisdicción nacional de un Estado de tránsito que no sea parte contratante, pero figure en el anexo A y haya accedido a un acuerdo multilateral o regional que se encuentre en vigor respecto a los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos¹⁷²⁵. En esta lista de Estados de tránsito se incluyen varios Estados y territorios que ofrecen pabellones de conveniencia, como Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Chipre, Curaçao (antiguamente, Antillas Neerlandesas), Comoras, Islas Marshall, Jamaica, Malta, Mauricio, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Tonga y Vanuatu, y también a San Cristóbal y

2011, págs. 14 – 23, disponible en <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/i16e-reissued.pdf> (fecha de última consulta: 17 de febrero de 2020), pág. 3.

¹⁷²³ SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous wastes and other wastes generated on board ships*, UNEP/CHW.10/INF/16, 7 October 2011, págs. 14 – 23, disponible en <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/i16e-reissued.pdf> (fecha de última consulta: 17 de febrero de 2020), págs. 4 y 5.

¹⁷²⁴ Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, de 10 de diciembre de 1999. De los Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia por la ITF, solo Liberia ratificó este protocolo, el 16 de septiembre de 2005. Cabe destacar que ni los principales Estados propietarios de flota ni los Estados donde más comúnmente se realiza el reciclaje de los buques han ratificado o firmado el protocolo. El estado de ratificación de este instrumento puede consultarse en <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/TheProtocol/tabid/1345/Default.aspx> (fecha de última consulta: 22 de enero de 2020) y su texto completo, en PNUMA, *Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación – Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación: Textos y Anexos*, United Nations, Genève, 2014, págs. 93 – 123, disponible en <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionTexts.pdf#page=102> (fecha de última consulta: 22 de enero de 2020).

¹⁷²⁵ Art. 3.3.d) del protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

Nieves, que se utiliza frecuentemente para las operaciones de reciclaje de buques. Por último, resulta relevante destacar que el responsable de los daños será la persona que notifique de conformidad con el artículo 6 del Convenio de Basilea, el exportador o el eliminador de los desechos, y no el Estado correspondiente¹⁷²⁶. Sin embargo, en el protocolo se indica expresamente que sus disposiciones no afectarán a los derechos u obligaciones de las partes contratantes en virtud de las normas de derecho internacional general en lo que respecta a la responsabilidad estatal, por lo que no se excluye que incurran en responsabilidad internacional por los daños causados¹⁷²⁷.

La Enmienda de Prohibición al Convenio de Basilea, de 1995, prohibió la exportación de residuos peligrosos de los Estados de la OCDE, de la Unión Europea y de Liechtenstein a terceros Estados¹⁷²⁸. Esta Enmienda entró en vigor el 5 de diciembre de 2019 y ha sido ratificada o aceptada por los siguientes Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia por la ITF: Alemania (24 de mayo de 2002), Antigua y Barbuda (23 de septiembre de 2016), Bolivia (31 de marzo de 2005), Chipre (7 de julio de 2000), Francia (18 de noviembre de 2003), Jamaica (29 de septiembre de 2015), Líbano (13 de octubre de 2017), Liberia (16 de septiembre de 2005), Malta (12 de diciembre de 2011), Mauricio (9 de noviembre de 2004), Moldavia (18 de noviembre de 2008), Panamá (7 de octubre de 1998), Portugal (30 de octubre de 2000), Reino Unido (13 de octubre de 1997, y 11 de abril de 2013, en relación con Gibraltar) y Sri Lanka (29 de enero de 1999)¹⁷²⁹. Dinamarca aprobó la enmienda el 10 de septiembre de 1997, pero no se aplica a las Islas Feroe, y Turquía la ratificó el 27 de agosto de 2003. Como se puede apreciar, no todos los pabellones de conveniencia están cubiertos por esta prohibición, pero sí algunos de los más importantes por razón de tonelaje, como Panamá, Liberia y Malta. Sin embargo, de forma sencilla se puede percibir la facilidad con la que los propietarios de los buques pueden eludir la aplicación de esta norma a través de sociedades interpuestas y cambios de pabellón, y se debe tener en cuenta también la viabilidad económica de otras alternativas y el elevadísimo coste del mantenimiento de los buques que no realicen ninguna actividad¹⁷³⁰.

¹⁷²⁶ Arts. 4 y 5 del protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

¹⁷²⁷ Art. 16 del protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

¹⁷²⁸ Decision III/1, Amendment to the Basel Convention, Third Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, Geneva, 18-22 September 1995, UNEP/CHW.3/35, 28 November 1995, disponible en <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/BanAmendment/Decisions/tabid/3597/Default.aspx> (fecha de última consulta: 21 de enero de 2020).

¹⁷²⁹ El estado de ratificación de esta Enmienda se puede consultar en <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/BanAmendment/tabid/1344/Default.aspx#GB3> (fecha de última consulta: 21 de enero de 2020).

¹⁷³⁰ *Vid.*, v. gr., en *Basel Action Network v. Maritime Admin.*, 285 F. Supp. 2d 58 (D.D.C. 2003) y *Basel Action Network v. Maritime Admin.*, 370 F. Supp. 2d 57 (D.D.C. 2005), el caso que enfrentó al *Basel Action Network* contra la Administración Marítima de los Estados Unidos por la retención de varios buques de la Flota de la Reserva de Defensa Nacional (muchos de ellos con más de 50 años de antigüedad), en vez de exportarlos al Reino Unido para desguazarlos y eliminar los residuos peligrosos

Por último, en relación con el Convenio de Basilea se aprobó el Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, hecho en Basilea el 10 de diciembre de 1999, que facilitaba la prueba de la responsabilidad al establecer un régimen de responsabilidad objetiva en determinados casos y establecía como tribunales competentes los del Estado donde su hubiese sufrido el daño, donde hubiera ocurrido el accidente o donde el demandado tuviera su residencia habitual o su centro principal de operaciones comerciales, aunque todavía no ha entrado en vigor. De sus 12 Estados parte, solo Liberia se considera como pabellón de conveniencia, aunque ninguno de los Estados marítimos tradicionales lo ha ratificado o se ha adherido a él¹⁷³¹. Además, de conformidad con el artículo 3.3.d) del protocolo, sus disposiciones se aplicarán también a los daños sufridos en una zona bajo jurisdicción nacional de un Estado de tránsito que no sea parte contratante, pero se encuentre en el anexo A y haya accedido a un acuerdo multilateral o regional relativo a los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, entre los que se encuentran Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Chipre, Comoras, Curaçao (como las antiguas Antillas Holandesas), Islas Marshall, Jamaica, Malta, Mauricio, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Tonga y Vanuatu. Sin embargo, no se aplicará por ello a los daños causados por los buques que enarbolan los pabellones de esos Estados.

Además, la Unión Europea aprobó el Convenio de Basilea a través de la Decisión 93/98/CEE, de 1 de febrero de 1993, relativa a la celebración en nombre de la Comunidad, del Convenio para el control de la eliminación y el transporte transfronterizo de residuos peligrosos (Convenio de Basilea)¹⁷³². También aplicó la Enmienda de Prohibición antes de su entrada en vigor, a través del Reglamento (CE) n.º. 1013/2006 del Parlamento Europeo y del consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos¹⁷³³.

También resulta aplicable a las actividades de reciclado de buques el Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, de 22 de mayo de 2001¹⁷³⁴. En los artículos 3 – 6 de este tratado, los Estados parte se comprometieron a eliminar o restringir de su producción, importaciones y exportaciones determinados productos químicos, así como a garantizar la protección de la salud humana y el medioambiente en el tratamiento de los desechos que contengan tales productos. Evidentemente, la elección del pabellón permitiría eludir con relativa facilidad la aplicación de estas

debido a una posible vulneración de la legislación medioambiental de los Estados Unidos, en el que la inmovilización de los buques durante seis años (1998 – 2004) costó 58 millones de dólares estadounidenses.

¹⁷³¹ Datos extraídos de la página web oficial del Convenio de Basilea, disponible en <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/TheProtocol/tabid/1345/Default.aspx> (fecha de última consulta: 16 de marzo de 2020).

¹⁷³² DOCE L 39/1, de 16 de febrero de 1993.

¹⁷³³ DOCE L 190, de 12 de julio de 2006, págs. 1 – 98.

¹⁷³⁴ N.º. 40214, 2256 UNTS 119.

disposiciones, aunque actualmente el número de Estados parte en el convenio dificulta esta operación porque es muy elevado (asumiendo que todos ellos aplicasen efectivamente sus disposiciones), ya que son 184, aunque algunos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia lo han ratificado o se han adherido a él muy recientemente. Entre ellos, se encuentran Alemania (25 de abril de 2002), Antigua y Barbuda (10 de septiembre de 2003), Bahamas (3 de octubre de 2005), Barbados (7 de junio de 2004), Belice (25 de enero de 2010), Bolivia (3 de junio de 2003), Camboya (25 de agosto de 2006), Chipre (7 de marzo de 2005), Comoras (23 de febrero de 2007), Corea del Norte (26 de agosto de 2002), Guinea Ecuatorial (24 de diciembre de 2019), Francia (17 de febrero de 2004), Georgia (4 de octubre de 2006), Honduras (23 de mayo de 2005), Islas Marshall (27 de enero de 2003), Jamaica (1 de junio de 2007), Líbano (3 de enero de 2003), Liberia (23 de mayo de 2002), Malta (17 de enero de 2017), Mauricio (13 de julio de 2004), Moldavia (7 de abril de 2004), Mongolia (30 de abril de 2004), Myanmar (19 de abril de 2004), Panamá (5 de marzo de 2003), Portugal (15 de julio de 2004), San Vicente y las Granadinas (15 de septiembre de 2005), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sri Lanka (22 de diciembre de 2005), Tonga (23 de octubre de 2009) y Vanuatu (16 de septiembre de 2005). Por tanto, los únicos territorios cuyo pabellón se considera de conveniencia a los que no resultaría de aplicación este convenio serían Bermudas, Curaçao, Gibraltar, Islas Caimán e Islas Feroe.

En 2003, la OMI adoptó unas Directrices sobre reciclaje de buques que constituyeron la base sobre la que se desarrolló el Convenio de Hong Kong¹⁷³⁵. Estas directrices, de cumplimiento voluntario, introdujeron el pasaporte verde, un nuevo documento en el que los propietarios de los buques debían hacer constar los materiales potencialmente peligrosos a bordo, de forma similar al inventario establecido por el Convenio de Hong Kong¹⁷³⁶. Además, recomendaba a los navieros la elección de instalaciones de reciclaje que cumplieran con las disposiciones de las Directrices y del Convenio de Basilea, y solicitaba a la administración del Estado de pabellón que promoviese la aplicación de las Directrices y el uso de contratos que tuvieran en cuenta aspectos medioambientales, como el DEMOLISHCON de BIMCO¹⁷³⁷. Por último, proponía un control limitado del Estado rector del puerto¹⁷³⁸.

El Convenio de Hong Kong obliga a los Estados de pabellón a verificar el inventario de materiales peligrosos del buque y a establecer procedimientos de inspección y certificación¹⁷³⁹. Además, establece obligaciones para los propietarios de los buques y para las instalaciones de reciclado de buques, ya que exige que

¹⁷³⁵ IMO Guidelines on Ships Recycling, Resolution A.962(23), adopted on 5 December 2003, Agenda item 19, A.23/Res.962, 4 March 2004, disponible en [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.962\(23\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.962(23).pdf) (fecha de última consulta: 29 de enero de 2020).

¹⁷³⁶ Párr. 5.1 de las Directrices.

¹⁷³⁷ Párrs. 8.1.1, 9.2.1 y 9.2.2 de las Directrices.

¹⁷³⁸ Párr. 9.3.1 de las Directrices.

¹⁷³⁹ Art. 5 del Convenio de Hong Kong y regla 5.1.

comuniquen a sus respectivos Estados su intención de reciclar un buque, que superen las correspondientes inspecciones del Estado de pabellón, que realicen el desguazado en instalaciones autorizadas y que obtengan los certificados correspondientes tanto antes como después del reciclado del buque¹⁷⁴⁰. Desde el punto de vista de su aplicación y de la importancia del pabellón, se puede apreciar que se aplica a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado u operen bajo su autoridad y a las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo la jurisdicción de un Estado parte en el Convenio¹⁷⁴¹.

Teniendo en cuenta la incidencia de los pabellones de conveniencia en los buques que realizan el viaje para ser desguazados y su capacidad para eludir los tratados internacionales que establecen los estándares internacionales en esta materia, debemos considerar como una oportunidad perdida la posibilidad de establecer un control más estricto por parte de Estados distintos a los de pabellón, como los Estados rectores del puerto o incluso los Estados de establecimiento efectivo de los explotadores del buque. Aunque los Estados parte en el Convenio deben garantizar que no se da un tratamiento más favorable a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en el Convenio, las obligaciones de inspección y certificación que se establecen en él tienen como objeto los buques que enarbolan el pabellón de los Estados parte u operan bajo su autoridad o las instalaciones que se encuentran bajo la jurisdicción de los Estados parte¹⁷⁴².

Si bien se prevén competencias del Estado rector del puerto para la inspección de los buques, estas se limitan a los buques a los que se aplica el Convenio y, por tanto, no cubren a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son parte en el Convenio¹⁷⁴³. La única medida que se establece para evitar los cambios interesados de pabellón es la expiración automática de los certificados expedidos en aplicación del Convenio en caso de cambio de pabellón¹⁷⁴⁴. No obstante, esta norma no resulta suficiente para combatir las prácticas perjudiciales de reciclado de buques, ya que no resulta disuasoria porque el Convenio no se aplica a los buques que enarbolan el pabellón de Estados no parte y, por tanto, tampoco se les aplicará el procedimiento sancionador, aunque las instalaciones de reciclado de buques de los Estados parte sí podrán rechazar a los buques que no cumplan con los requisitos establecidos en el Convenio¹⁷⁴⁵. Por tanto, se debe concluir que las disposiciones del Convenio de Hong Kong no son idóneas para abordar este problema, ya que se basan fundamentalmente en el control por parte del Estado de pabellón y no existe ningún medio para evitar el

¹⁷⁴⁰ Reglas 8, 9, 10, 11, y 24.1 – 3 del Convenio de Hong Kong.

¹⁷⁴¹ Art. 3.1 del Convenio de Hong Kong.

¹⁷⁴² Arts. 3.4, y 4 – 7 del Convenio de Hong Kong.

¹⁷⁴³ Arts. 8 – 10 del Convenio de Hong Kong.

¹⁷⁴⁴ Regla 14.1.2 del Convenio de Hong Kong.

¹⁷⁴⁵ Regla 17.2 del Convenio de Hong Kong. Para un análisis detallado del Convenio de Hong Kong, *vid.* KARIM, Md S., *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*, Springer, Heidelberg / New York / Dordrecht / London, 2015, págs. 85 – 103.

cambio interesado del pabellón del buque para asegurar la aplicación adecuada del convenio. Además, se debería asegurar que los buques se someten también a inspecciones durante su último viaje, lo cual actualmente no ocurre¹⁷⁴⁶, y sería conveniente que, una vez entrase en vigor el convenio, se incluyera entre los instrumentos cuyo cumplimiento verifican los MOU, para evitar que su aplicación dependa excesivamente del Estado de pabellón del buque.

Como se ha advertido, el Convenio de Hong Kong todavía no ha entrado en vigor. Sin embargo, la conferencia diplomática en la que se adoptó aprobó una resolución para la aplicación provisional y voluntaria de sus disposiciones por parte de los Estados y de los propios navieros. Así lo han hecho la India y Bangladesh, a pesar de las predicciones de que los Estados en los que se llevasen a cabo estas actividades tardarían en ratificar el convenio por tener que asumir la mayor parte del coste de la actualización de las instalaciones de reciclado¹⁷⁴⁷. Además, la Unión Europea adoptó el Reglamento (UE) n.º. 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º. 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE¹⁷⁴⁸. Al igual que el Convenio de Hong Kong, tiene un ámbito de aplicación restrictivo, ya que se aplica de forma exclusiva a los buques que enarbolan el pabellón de los Estados miembros de la Unión Europea, aunque la obligación de llevar a bordo el inventario de materiales peligrosos y la prohibición de la instalación de determinados materiales peligrosos a bordo se aplica a todos los buques que hagan escala en los puertos o fondeaderos comunitarios, lo cual constituye un avance en términos de control de buques de terceros Estados con respecto al Convenio de Hong Kong, ya que permite advertirlos, detenerlos, expulsarlos y excluirlos de los puertos o terminales sometidas a la jurisdicción de un Estado miembro si no presentan la declaración de conformidad y el inventario de materiales peligrosos¹⁷⁴⁹. Sin embargo, este Reglamento no está exento de limitaciones, ya que obliga a los buques que enarbolan el pabellón de los Estados miembros a que se reciclen exclusivamente en instalaciones de reciclado de buques que figuren en la lista europea, que no tienen suficiente capacidad para asumir el desguazado de todos esos buques ni el de buques que tengan determinadas características¹⁷⁵⁰. Esta circunstancia podría acabar fomentando el recurso a los pabellones de conveniencia, como forma de eludir la aplicación de la normativa comunitaria.

En 2007, la Comisión de las Comunidades Europeas publicó una comunicación para mejorar el desmantelamiento de los buques, en el que se mencionaban las

¹⁷⁴⁶ Vid. ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., *op. cit.*, págs. 382 y 387.

¹⁷⁴⁷ Vid. BHATTACHARJEE, S., *op. cit.*, pág. 230, y MIKELIS, N., “10 años desde la adopción del Convenio de Hong Kong: progreso, obstáculos y futuro”, *Boletín Informativo de ANAVE*, mayo de 2019, pág. 18 (17-21).

¹⁷⁴⁸ DOUE L 330/1, de 10 de diciembre de 2013.

¹⁷⁴⁹ Arts. 2.1, 11 y 12 del Reglamento (UE) n.º. 1257/2013.

¹⁷⁵⁰ Art. 6.2.a) del Reglamento (UE) n.º. 1257/2013. Sobre su crítica, vid. MIKELIS, N., “10 años desde la adopción del Convenio de Hong Kong (...)”, *cit.*, pág. 20.

iniciativas de la OMI, se preveía el refuerzo de la capacidad de desmantelamiento de buques de la Unión Europea y se proponían opciones para evitar que los buques comunitarios se enviaran a terceros Estados para ser desguazados a través de certificaciones y ayudas económicas para el desmantelamiento ecológico de buques¹⁷⁵¹. Además, en la Unión Europea, resulta de aplicación el Reglamento (UE) 1257/2013, relativo al reciclado de buques, que incorpora al Derecho comunitario las disposiciones del Convenio de Basilea de 1989 y del Convenio de Hong Kong de 2009. Este reglamento es especialmente relevante en este ámbito, ya que prohíbe la utilización de determinados materiales peligrosos en los buques y que las sociedades reciclen en instalaciones que no aparezcan en la lista publicada por la Unión Europea los buques que enarbolan el pabellón de cualquiera de los Estados miembros, incluyendo, por tanto, los buques que enarbolan los pabellones de conveniencia de Malta, Chipre e Islas Feroe y los inscritos en los segundos registros de Alemania y Francia, que también se encuentran en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF. El artículo 11 de este reglamento permite a los Estados rectores del puerto realizar inspecciones de los certificados de inventario y de buque listo para el reciclado, o inspecciones más detalladas en caso de que no se hayan seguido los procedimientos del reglamento o el estado o los equipos del buque no se correspondan en lo esencial con los datos de los certificados, así como advertir, detener y expulsar a los buques si no presentan los certificados correspondientes. Además, el artículo 12 del reglamento extiende algunas de las obligaciones a los buques que enarbolan el pabellón de un tercer Estado, y el artículo 13, que establece los requisitos que deben cumplir las instalaciones de reciclado de buques para poder ser incluidas en la lista comunitaria, exige que operen desde estructuras construidas y que sean respetuosas con el medio ambiente, por lo que se debe entender que excluye la práctica de *beaching*. En 2016 se publicó el listado de instalaciones de reciclado de buques certificadas en función del cumplimiento del Convenio de Hong Kong por parte de distintas sociedades de clasificación, que ha ido variando a lo largo de los años, incluye un número de instalaciones que se considera insuficiente para satisfacer la demanda de desguazado de buques y excluye todas las instalaciones asiáticas¹⁷⁵².

¹⁷⁵¹ Libro Verde de la Comisión de las Comunidades Europeas – Mejorar el desmantelamiento de los buques, COM(2007) 269 final, 22 de mayo de 2007.

¹⁷⁵² Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º. 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques, *DOUE* L 345/119, de 20 de diciembre de 2016, en su última versión publicada en la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1675 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2020, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º. 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, *DOUE* L 378, de 12 de noviembre de 2020, págs. 5 – 25. *Vid.* MISHRA, S., *op. cit.*, pág. 25. Los requisitos y el procedimiento para la inclusión de instalaciones se establecen en la Comunicación de la Comisión – Requisitos y procedimiento para la inclusión de instalaciones situadas en terceros países en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques. Nota de orientación técnica en el marco del Reglamento (UE) n.º. 1257/2013, relativo al reciclado de buques (2016/ C 128/01), *DOUE* C 128/1, de 12 de abril de 2016.

Sin embargo, ya en 2007 se había identificado la posibilidad de cambiar rápidamente el pabellón del buque al de un tercer Estado como una forma sencilla de evitar la aplicación de la normativa comunitaria, como había anunciado una de las principales compañías de transporte marítimo y finalmente ocurrió tras la entrada en vigor del reglamento, en 2019¹⁷⁵³. Para fomentar la aplicación de las instalaciones de la lista comunitaria, se ha contemplado la posibilidad de ofrecer incentivos económicos, y también existen iniciativas privadas para fomentar el desmantelamiento ecológico de los buques, como algunas declaraciones de determinadas compañías navieras que se han comprometido a reciclar sus buques en instalaciones que cumplan con los requisitos del convenio de Hong Kong o algunas entidades bancarias que han incluido cláusulas de reciclaje responsable de buques (RSRS, por sus siglas en inglés) en los préstamos de financiación naval¹⁷⁵⁴. No obstante, podría haberse incluido alguna medida específica en la normativa comunitaria para impedir o prohibir los cambios de pabellón en los viajes finales de los buques o, al menos, para restringir la libertad de abanderamiento a pabellones comunitarios, de manera que se asegurase la aplicación del reglamento comunitario, incluso aunque su aplicación efectiva fuera difícil de controlar.

3.4.- Mecanismos de aplicación de los estándares técnicos y de seguridad marítima y medioambiental alternativos a la jurisdicción y control efectivos del Estado de pabellón

La Historia de los pabellones de conveniencia está íntimamente vinculada a los accidentes marítimos sufridos por varios de los buques que conformaban la flota de conveniencia, que han resultado determinantes para el avance del Derecho medioambiental y de la seguridad marítima. Entre estas catástrofes destacan las siguientes: el naufragio del *SS Yarmouth Castle*, de pabellón panameño, en 1965; el accidente del *Torrey Canyon*, que enarbolaba pabellón liberiano pero cuyos propietarios

¹⁷⁵³ EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL – ENVIRONMENT, *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, final report, 2007, disponible en https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/ship_dismantling_report.pdf (fecha de última consulta: 13 de marzo de 2020), pág. 6; BANNON, E., “Maersk ‘undermining its reputation’ with plan to circumvent environmental laws on ship recycling”, *Transport & Environment*, 7 de junio de 2016, disponible en <https://www.transportenvironment.org/press/maersk-‘undermining-its-reputation’-plan-circumvent-environmental-laws-ship-recycling> (fecha de última consulta: 13 de marzo de 2020); NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *South Asia Quarterly Update #18*, Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2019, disponible en <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-18/> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020), y NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *South Asia Quarterly Update #19*, Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2019, disponible en <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-19/> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020).

¹⁷⁵⁴ *Vid.* ECORYS, DNV GL, y ERASMUS UNIVERSITY – THE ERASMUS SCHOOL OF LAW, *Financial instrument to facilitate safe and sound ship recycling – Final report*, European Commission, Brussels, 2016, disponible en https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/financial_instrument_ship_recycling.pdf (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020), y MIKELIS, N., “10 años desde la adopción del Convenio de Hong Kong: progreso, obstáculos y futuro”, *cit.*, págs. 18 y 19. Un ejemplo de la aplicación de estos estándares se puede comprobar en la página de la financiera Nordea, disponible en <https://www.nordea.com/Images/33-248171/Nordea%20RSRS.pdf> (fecha de última consulta: 18 de marzo de 2020).

estaban establecidos en California, en 1967¹⁷⁵⁵; el encallamiento del *Ocean Eagle*, un petrolero con pabellón liberiano, en 1968¹⁷⁵⁶; los accidentes del *Pacific Glory* y del *Allegro*, de pabellón liberiano, en 1970, tras los cuales Liberia anunció un refuerzo de los controles sobre los buques, aunque un estudio de la ITF reveló que la mitad de los oficiales no tenían licencias o las habían falsificado¹⁷⁵⁷; la explosión del *Spyros*, de pabellón liberiano, en 1974; los vertidos del *Universe Leader*, también de pabellón liberiano, en el mismo año¹⁷⁵⁸; la explosión del *Sansinena* y los vertidos del *Oswego Peace* y del *Argo Merchant*, todos de pabellón liberiano, en 1976¹⁷⁵⁹; el hundimiento del *Amoco Cádiz*, registrado en Liberia, pero propiedad de una empresa estadounidense, en 1978¹⁷⁶⁰; la colisión y vertido del *Atlantic Express*, con pabellón liberiano, en 1979¹⁷⁶¹; el hundimiento del *Cason*, el carguero de pabellón panameño y propiedad de una sociedad de Hong Kong que embarrancó y se incendió frente a la Costa da Morte en 1987; los accidentes del *Haven* (de pabellón chipriota) en 1991, del *Amoco Milford Haven* (de pabellón liberiano) en 1991, del petrolero *Braer* (de pabellón liberiano) en 1993¹⁷⁶², del *Sea Empress* (petrolero de pabellón liberiano) en 1996, del *Erika* (de pabellón maltés) en 1999¹⁷⁶³ y del *Prestige* (con pabellón de Bahamas) en 2002¹⁷⁶⁴; el

¹⁷⁵⁵ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 605; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 77; CASTILLO, M., *op. cit.*, pág. 122, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 180. Vid. también sobre el *Torrey Canyon* y otros vertidos de menor entidad de buques que enarbolaban pabellones de conveniencia, DE WOLFF, D., “Hiding behind the Flag: Jurisdictional Impediments Imposed by the Law of the Flag on the Enforcements of Violations of Annex I of Marpol 73/78 Pursuant to the Act to Prevent Pollutions from Ships”, *Fordham International Law Journal*, vol. 42, n.º. 5, 2019, págs. 1486, 1487 y 1512 – 1514.

¹⁷⁵⁶ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 180.

¹⁷⁵⁷ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 622, y A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *cit.*, pág. 250.

¹⁷⁵⁸ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 180.

¹⁷⁵⁹ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 180.

¹⁷⁶⁰ Vid. OSIEKE, E., *op. cit.*, pág. 605; SAN JOSÉ, J., *op. cit.*, pág. 77; POWELL, E., *op. cit.*, págs. 277 y 278, y CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 180.

¹⁷⁶¹ Vid. CARLISLE, R., *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, *cit.*, pág. 180.

¹⁷⁶² Vid. ELLIS, E. J., “International Law and Oily Waters: A Critical Analysis”, *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, vol. 6, n.º. 1, 1995, págs. 31 – 60; ANDERSON, D., “The Roles of Flag States, Port States, Coastal States and International Organisations in the Enforcement of International Rules and Standards Governing the Safety of Navigation and the Prevention of Pollution from Ships under the UN Convention on the Law of the Sea and Other International Agreements”, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, vol. 2, n.º. 2, 1988, págs. 563 y 564, y BATEMAN, S.; ROTHWELL, D. R., y VANDERZWAAG, D., “Navigational Rights and Freedoms in the New Millennium: Dealing with 20th Century Controversies and 21st Century Challenges”, en ROTHWELL, D. R., y BATEMAN, S., *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 2000, pág. 317.

¹⁷⁶³ Vid. SOBRINO, J. M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, n.º. 1, 2003, pág. 80; SOMERS, E., y GONSAELES, G., “The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss for International Shipping Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 41, n.º. 1, 2010, págs. 57 – 84; BONASSIES, P., « L’arrêt Erika », *Diritto Marittimo*, vol. 114, n.º. 4, 2012, págs. 1271 – 1280; LE COUVIOUR, K., “Erika: l’arrêt salvateur de la Cour de cassation”, *Semaine Juridique*, vol. 47, n.º. 1, 2012, págs. 1095 – 2099, y TSIAGLAGKANOU, D., “Prejudiciul ecologic după hotărârea Erika”, *Revista de Drept Maritim*, vol. 2017, n.º. 1, 2017, págs. 121 – 140.

accidente del *Rena*, con pabellón liberiano, en 2011¹⁷⁶⁵, y el accidente del *Sanchi*, petrolero de pabellón panameño propiedad de una sociedad establecida en Hong Kong pero vinculada a la National Iranian Tanker Co. que colisionó con otro buque, en 2018¹⁷⁶⁶, por poner tan sólo algunos ejemplos. Asimismo, cabe recordar aquí el vertido de la plataforma *Deepwater Horizon*, con pabellón de las Islas Marshall, en 2010¹⁷⁶⁷. Algunos de estos accidentes han impulsado el desarrollo del Derecho internacional público para evitar la contaminación del medio marino. Sin embargo, se debe tener en cuenta que no todos esos buques accidentados enarbolaban pabellones de conveniencia: el *Exxon Valdez*, por ejemplo, enarbolaba el pabellón de los Estados Unidos y el *Costa Concordia*, el de Italia. Además, hay que tener en cuenta que la mayor parte de la contaminación marina procedente de los buques es consecuencia de las descargas derivadas de la explotación ordinaria del buque, como los sentinazos, las aguas de lastre y las aguas utilizadas en la limpieza¹⁷⁶⁸.

¹⁷⁶⁴ Sobre este tema, vid. SOBRINO, J. M., « L'affaire du Prestige : cadre juridique communautaire », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 215 – 248; FAJARDO, T., « La catastrophe du Prestige : quelques leçons pour la Communauté européenne et l'OMI », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 455 – 471; JUSTE, J., “El accidente del Prestige y el Derecho internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, n.º. 1, 2003, págs. 15 – 42; JUSTE, J., “After the Prestige Oil Spill: Measures Taken by Spain in an Evolving Legal Framework”, *Spanish Yearbook of International Law*, n.º. 10, 2004, págs. 1 – 37; SOBRINO, J. M., “Una aproximación desde el derecho comunitario a la catástrofe del Prestige”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, n.º. 8, 2004, págs. 853 – 874 (traducido en SOBRINO, J. M., « L'affaire du Prestige : cadre juridique communautaire », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 215 – 248); JUSTE, J., “El accidente del ‘Prestige’”, en JUSTE, J., y SCOVAZZI, T., *La práctica internacional en materia de responsabilidad por accidentes industriales catastróficos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, págs. 299 – 336; PULIDO, J. L., “Compensation by the Coastal States – The Prestige Disaster”, en BASEDOW, J., y MAGNUS, U., *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Springer, Berlin / Heidelberg / New York, 2007, págs. 151 – 169; GARCÍA, M. C. et al., “The Prestige Oil Spill in Galicia: Analysis of Legal Compensation Systems and Economic Assessment of Damages to Commercial Fisheries”, *Ocean Yearbook*, vol. 22, n.º. 1, 2008, págs. 445 – 477, y ARROYO, I., “A vueltas con el Prestige”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 27, n.º. 1, 2010, págs. 19 – 22.

¹⁷⁶⁵ Vid. POWELL, E., *op. cit.*, págs. 264 y 277.

¹⁷⁶⁶ Vid. HUANG, J., y HU, J., “Can Free Trade Agreements Enhance MARPOL 73/78 Compliance?”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 43, n.º. 1, 2018, págs. 61 y 62.

¹⁷⁶⁷ Vid., v. gr., ABEYRATNE, R., “The Deepwater Horizon Disaster – Some Liability Issues”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 35, n.º. 1, 2010, págs. 125 – 152; NORCHI, C. H., “The Deepwater Horizon Incident”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 16, n.º. 2, 2011, págs. 245 – 252; SMITH, M., “The Deepwater Horizon Disaster: An Examination of the Spill’s Impact on the Gap in International Regulation of Oil Pollution from Fixed Platforms”, *Emory International Law Review*, vol. 25, n.º. 3, 2011, págs. 1477 – 1516; VINOGRADOV, S., “The Impact of the Deepwater Horizon: The Evolving International Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Prevention, Preparedness, and Response”, *Ocean Development & International Law*, vol. 44, n.º. 4, 2013, págs. 335 – 362, y SPICER, W., “Deepwater Horizon Lesson for the Offshore”, *Dalhousie Law Journal*, vol. 37, n.º. 1, 2014, págs. 205 – 232.

¹⁷⁶⁸ Vid. JIN, A. T. K., *op. cit.*, pág. 356.

En los años iniciales del fenómeno, se había mantenido que la relación entre los pabellones de conveniencia y la contaminación marítima se debía a que estos no habían ratificado los principales convenios sobre esta materia. Sin embargo, como ha reconocido la *International Chamber of Shipping*¹⁷⁶⁹, actualmente los principales Estados que ofrecen pabellones de conveniencia (Panamá, Liberia, Islas Marshall, Malta, Bahamas y Chipre), que aglutinan más del 20 % de la marina mercante mundial¹⁷⁷⁰, han ratificado los principales convenios sobre seguridad marítima aprobados por la OMI, y todos ellos se encuentran en la lista blanca del MOU de París¹⁷⁷¹, aunque estos pabellones de conveniencia y otros registros de la misma consideración continúan estando detrás de algunos de los accidentes marítimos más recientes¹⁷⁷². Evidentemente, la causa de esta vinculación se encuentra en una aplicación deficiente de la normativa internacional, que muchas veces (aunque de manera mucho menos pronunciada que en otros ámbitos) continúa dependiendo excesivamente del control del Estado de pabellón, y en el amplio margen de discrecionalidad que se deja al naviero, haciendo depender de su voluntad el cumplimiento de los estándares que el Estado de pabellón se ha comprometido a aplicar obligatoriamente, ya que el Estado de pabellón no tiene un control real sobre él, como ya había advertido la CNUCYD en 1981¹⁷⁷³. Esto provoca la necesidad de que Estados distintos del Estado de pabellón intervengan para garantizar la seguridad marítima.

En la CNUDM, la preservación del medio marino es uno de los ámbitos donde más se flexibiliza el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque. Sin embargo, este sigue siendo el principio aplicable con carácter general en alta mar, como se desarrollará a lo largo de este apartado, de manera que los mecanismos de control por el Estado de puerto o por el Estado ribereño tienen un carácter limitado normativamente.

3.4.1.- Mecanismos individuales de carácter público y privado

3.4.1.1.- El control por parte del Estado rector del puerto en la CNUDM

La CNUDM contiene numerosas disposiciones sobre el control del Estado rector del puerto para asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad de la

¹⁷⁶⁹ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *An inquiry into the increasing use of so-called flag of convenience shipping in Australia*, Parliament House, Canberra, 17 September 2015, p. 3.

¹⁷⁷⁰ CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 2019*, cit., pág. 40.

¹⁷⁷¹ PARIS MOU, *Performance lists Paris MoU*, 17 June 2019, disponible en <https://www.parismou.org/sites/default/files/Press%20release%20Paris%20MoU%20performance%20list%20-%2017%20June%202019.pdf> (fecha de última consulta: 10 de mayo de 2020).

¹⁷⁷² De hecho, un análisis superficial de los informes sobre pérdidas de buques enviados a la OMI, disponibles en www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Lessons-Learned.aspx (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020), permite concluir que el número de pérdidas de buques que enarbolan pabellones de conveniencia sigue siendo elevado.

¹⁷⁷³ CNUCYD, *Action on the Question of Open Registries*, cit. En el mismo sentido, GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, cit., pág. 37.

navegación internacionales y, en su caso, nacionales, por parte de los buques que enarbolan el pabellón de otro Estado. Desde hace décadas, se ha identificado como la principal alternativa en caso de ineficacia de la jurisdicción del Estado de pabellón para corregir las deficiencias en la explotación de los buques en cuanto a la aplicación del marco jurídico internacional desarrollado desde principios del siglo XX, así como la principal innovación de la CNUDM en materia de jurisdicción¹⁷⁷⁴. Sin embargo, como se ha indicado, no se concibe como una jurisdicción sustitutiva de la del Estado del pabellón o, incluso, de la del Estado ribereño, sino que tiene una naturaleza complementaria. No obstante, desde el inicio del desarrollo del control por el Estado rector del puerto se puso de manifiesto que, en relación con muchos Estados, los actos de control por parte del Estado rector del puerto eran más estrictos que los realizados por los Estados de pabellón¹⁷⁷⁵. Sin embargo, el control por parte del Estado rector del puerto también tiene limitaciones, ya que tiene un alcance forzosamente limitado y puede reducir las visitas al puerto para evitar el control de las autoridades o favorecer la búsqueda de puertos de conveniencia¹⁷⁷⁶.

Como es bien sabido, los artículos fundamentales sobre las facultades del Estado rector del puerto en caso de contaminación marítima son los artículos 218 – 220 de la CNUDM. Además, en los artículos 223 – 233 se establecen garantías y otras limitaciones que los Estados rectores del puerto y los Estados ribereños deben respetar en el ejercicio de las facultades que les confiere la CNUDM, como el de no retener buques extranjeros por más tiempo del que fuera imprescindible para las investigaciones, el principio de no discriminación de los buques de otros Estados, la suspensión de los procedimientos en caso de que el pabellón iniciase un procedimiento sancionador con respecto a los mismos hechos y la notificación al Estado de pabellón y a otros Estados interesados. De nuevo, estas últimas disposiciones, contenidas en los artículos 228.1 y 231 de la CNUDM, indican el carácter complementario de la jurisdicción de los Estados distintos del de pabellón. Se ha argüido que el hecho de que la obligación de investigar recaiga sobre el Estado de pabellón puede desincentivar la investigación o permitir su manipulación, al no poder recabar otras partes datos de

¹⁷⁷⁴ Vid., v. gr., HARE, J., “Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry”, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, vol. 26, n.º. 3, 1997, págs. 571 y 572; JIN, A. T. K., “The Regulation of Vessel-Source Marine Pollution: Reconciling the Maritime and Coastal State Interests”, *Singapore Journal of International and Comparative Law*, vol. 1, n.º. 1, 1997, págs. 358 y 359; ÖZÇAYIR, O., “The Use of Port State Control in Maritime Industry and Application of the Paris MOU”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 14, n.º. 2, 2009, pág. 201, y MARTEN, B., “Port State Jurisdiction, International Conventions, and Extraterritoriality: An Expansive Interpretation”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, pág. 108.

¹⁷⁷⁵ Vid. DEMPSEY, P. S., “Compliance and Enforcement in International Law – Oil Pollution of the Marine Environment by Ocean Vessels”, *Northwestern Journal of International Law & Business*, vol. 6, n.º. 2, 1984, págs. 538 y 540.

¹⁷⁷⁶ Vid. KWIATOWSKA, B., *The 200-mile exclusive economic zone in the new law of the sea*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1989, pág. 180; GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, cit., pág. 44; POWELL, E., *op. cit.*, pág. 293.

contraste, y que algunos Estados imponían multas simbólicas por las infracciones¹⁷⁷⁷. Sin embargo, en la práctica, esto no ha sido así. Por ejemplo, las autoridades marítimas de Bahamas tardaron solo dos años en publicar el informe de la investigación del accidente del *Prestige*, aunque las primeras reuniones con la administración española se produjeron un año después del siniestro¹⁷⁷⁸.

El artículo 217 de la CNUDM atribuye al Estado de pabellón, siguiendo la norma general en alta mar, el ejercicio del control y la jurisdicción efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón, en todas sus manifestaciones (inspección, investigación de infracciones, sanciones, etc.). Sin embargo, el artículo 218.1 y 3 de la CNUDM permite al Estado rector del puerto realizar investigaciones e iniciar procedimientos respecto de las descargas de los buques que se encuentren voluntariamente en un puerto o en una instalación similar de un Estado, siempre y cuando la descarga se hubiera producido fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado o de otro Estado (siempre y cuando este último o el Estado de pabellón soliciten una investigación), en vulneración de las reglas y estándares internacionales¹⁷⁷⁹. No obstante, teniendo en cuenta el lenguaje utilizado (“podrá”) se puede concluir que no se trata de una obligación ni siquiera subsidiaria de la del Estado de pabellón, sino que es una mera facultad del Estado de puerto que se reconoce en atención a sus intereses sobre las aguas que conforman o circundan su territorio. Además, en todo caso se debe remitir el expediente de la investigación al Estado de pabellón, lo cual remarca el carácter complementario y más bien excepcional de esta competencia de un Estado distinto del Estado de pabellón¹⁷⁸⁰.

¹⁷⁷⁷ Vid. DEMPSEY, P. S., *op. cit.*, págs. 548 – 549, y RITUCCI-CHINNI, A., “Ship Pollution to International Cruise Ship Pollution: How Harmonizing the International Legal Regime Can Help Save the Seas”, *The Dartmouth Law Journal*, vol. 7, n.º. 1, 2009, pág. 46.

¹⁷⁷⁸ BAHAMAS MARITIME AUTHORITY, *Report of the investigation into the loss of the Bahamian registered tanker “Prestige” off the northwest coast of Spain on 19th November 2002*, Bahamas Maritime Authority, London, 2004, disponible en <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2017/06/Prestige.pdf> (fecha de última consulta: 20 de enero de 2020).

¹⁷⁷⁹ Para un análisis del contenido y la aplicación del art. 218 de la CNUDM, *vid.* BANG, H.S., “Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of the Sea”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 40, n.º. 2, 2009, págs. 291 – 314. En relación con el mar territorial y la zona económica exclusiva, en el art. 220 de la CNUDM, se establecen las mismas facultades, incluyendo la inspección y la retención del buque, para los Estados ribereños en relación con la contaminación causada por buques en esos espacios marítimos, cuando se hubieran infringido las leyes y reglamentos que el Estado ribereño hubiera dictado de conformidad con la CNUDM (especialmente, en relación con el art. 211.4 de la CNUDM) o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques. Además, de conformidad con lo establecido en el art. 220.3 de la CNUDM, cuando existiesen motivos fundados para creer que un buque que navegase por el mar territorial o la zona económica exclusiva de un Estado hubiera cometido en la zona económica exclusiva una infracción de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir reducir y controlar la contaminación causada por buques, o de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado que fueran conformes y dieran efecto a dichas reglas y estándares, el Estado ribereño podrá exigir al buque información sobre su identidad, su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier información pertinente para determinar si se cometió una infracción. Recuérdese también la jurisdicción para la protección y preservación del medio marino que confiere al Estado ribereño el art. 56.1.b.iii) de la CNUDM.

¹⁷⁸⁰ Art. 218.4 de la CNUDM.

En cambio, el artículo 219 de la CNUDM, relativo a las medidas que puede tomar el Estado rector del puerto en relación con la navegabilidad de los buques, se indica que los Estados en cuyos puertos o instalaciones terminales costa afuera se encuentre voluntariamente un buque que vulnere las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques y amenace con causar daños al medioambiente tomarán, a iniciativa propia o a solicitud de terceros, y en la medida en que fuese factible, medidas administrativas para impedir que el buque abandone el puerto y no permitirán que el buque prosiga su viaje hasta que haya hecho las reparaciones necesarias y eliminado las causas de la infracción. En este caso, como se puede observar, la expresión utilizada (“tomarán”) permite las facultades de este artículo como una obligación para el Estado rector de puerto.

En relación con el control por parte del Estado rector del puerto, la OMI adoptó la Resolución A.682(17), de cooperación regional en el control de buques y descargas, de 6 de noviembre de 1991¹⁷⁸¹, a través de la cual se invitaba a los gobiernos a concluir acuerdos sobre control por el Estado rector del puerto de ámbito regional, con la finalidad de mejorar los estándares internacionales y evitar la explotación de buques deficientes. Al amparo de esta resolución, se crearon todos los MOU, a excepción del MOU de París, creado en 1982. Además, con carácter general, la OMI adoptó la Resolución A.787(19), de 23 de noviembre de 1995, sobre procedimientos de control por el Estado de puerto¹⁷⁸². Estos procedimientos y requisitos son similares a los del MOU de París, en el sentido de que también contiene criterios para realizar inspecciones detalladas. Esta resolución fue revocada y sustituida por la Resolución A.1052(27), procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011, de 30 de noviembre de 2011¹⁷⁸³. Actualmente, se encuentra en vigor la Resolución A.1119(30), de 6 de diciembre de 2017, sobre procedimientos de control por el Estado rector del puerto de 2017¹⁷⁸⁴, que se aplica tanto a los convenios de la OMI como a algunos convenios de la OIT¹⁷⁸⁵. Se trata de directrices que deben aplicar los Estados de forma individual¹⁷⁸⁶, y uno de sus pilares básicos es el principio de trato no más favorable, que impide que los buques de Estados no partes en los convenios estén en una posición más ventajosa que los demás Estados en cuanto a la realización de reconocimientos e inspecciones que aseguren un nivel equivalente de seguridad y protección del medio marino, o, al menos, que no suponen un riesgo¹⁷⁸⁷. Como en los MOU, la inspección inicial deberá consistir fundamentalmente en un examen de los certificados y documentos exigidos por los convenios aplicables¹⁷⁸⁸. Al igual que las resoluciones

¹⁷⁸¹ A.17/Res.682, de 21 de noviembre de 1991.

¹⁷⁸² A.19/Res.787, de 29 de noviembre de 1995.

¹⁷⁸³ A.27/Res.1052, de 20 de diciembre de 2011.

¹⁷⁸⁴ A 30/Res. 1119, de 20 de diciembre de 2017.

¹⁷⁸⁵ Párrs. 1.2.1 y 1.2.6 de la Resolución A.1119(30).

¹⁷⁸⁶ Párr. 1.3.1 de la Resolución A.1119(30).

¹⁷⁸⁷ Párrs. 1.2.2, 1.5.1 y 1.5.2 de la Resolución A.1119(30).

¹⁷⁸⁸ Párr. 2.2.3 de la Resolución A.1119(30).

precedentes sobre el control por el Estado rector del puerto, la Resolución A.1119(30) incluye una lista ejemplificativa de motivos fundados de que el buque, su equipo o su tripulación no cumplen las disposiciones de los convenios aplicables o de que el capitán o su tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de seguridad o prevención de riesgos para el medioambiente, que fundamentan una inspección más detallada del buque y entre los cuales no figura ninguno específicamente vinculado con el pabellón del buque o con las estadísticas de deficiencias y detenciones por bandera, a diferencia de algunos de los criterios incluidos en los MOU, sino con indicios de deficiencias graves en el buque, en sus equipos o en la formación del capitán o la tripulación del buque¹⁷⁸⁹. En el caso de que se detecten deficiencias en los buques, el Estado rector del puerto debe iniciar una investigación, adoptar las medidas apropiadas de conformidad con los convenios aplicables y notificárselo lo antes posible a cualquiera de los representantes marítimos, consulares o diplomáticos del Estado de pabellón del buque para que cooperen en la investigación o inicien una investigación del Estado de pabellón¹⁷⁹⁰. Además, en el Apéndice 2 de la Resolución A.1119(30) se proporcionan ejemplos de deficiencias que podrían motivar la detención del buque, todos ellos de carácter técnico y desvinculados del comportamiento del Estado de pabellón.

En el ámbito de la Unión Europea, meses antes de la primera resolución de la OMI sobre el control por el Estado rector del puerto, se adoptó inicialmente la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto¹⁷⁹¹, con la finalidad de reforzar el cumplimiento del Derecho internacional y comunitario sobre seguridad marítima, protección del medioambiente marino y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques, y de establecer criterios comunes para el control de buques por el Estado del puerto¹⁷⁹². Al igual que las directrices de la OMI, contenía una disposición de trato no más favorable¹⁷⁹³. Sin embargo, añadía una cierta coordinación de las inspecciones entre los Estados miembros, ya que estos debían abstenerse de inspeccionar los buques que ya hubieran sido inspeccionados por cualquier Estado miembro en los seis meses anteriores, a menos que se tratase de controles operativos previstos en algún convenio, siempre que tales buques no figurasen en la lista de buques que debían inspeccionarse prioritariamente (entre los cuales se incluían, además de buques que cumplieran determinados criterios técnicos, aquellos buques que navegasen bajo el pabellón de un Estado con una media de inmovilizaciones y retrasos superiores a la media), no se hubieran denunciado deficiencias en una inspección anterior y no existieran motivos fundados para realizar una inspección¹⁷⁹⁴. El procedimiento de inspección es similar al

¹⁷⁸⁹ Párrs. 1.7.2, 1.7.6, 2.4 y 2.5 de la Resolución A.1119(30).

¹⁷⁹⁰ Párrs. 3.3.1, 3.3.2 y 4.1.3 de la Resolución A.1119(30).

¹⁷⁹¹ DOCE L 157, de 7 de julio de 1995, págs. 1 – 19.

¹⁷⁹² Art. 1 de la Directiva 95/21/CE.

¹⁷⁹³ Art. 3.3 de la Directiva 95/21/CE.

¹⁷⁹⁴ Art. 5.3 y 4 y Anexo I de la Directiva 95/21/CE.

recomendado por la OMI y al establecido en el MOU de París, con una inspección inicial de certificados, documentos y condiciones generales del buque que, cuando existiesen motivos fundados o los buques cumplieren con los requisitos técnicos establecidos en el Anexo V para determinados tipos de buque, podría convertirse en una inspección ampliada¹⁷⁹⁵. Al igual que en las directrices de la OMI, los Estados miembros podrán inmovilizar el buque hasta que rectifique las deficiencias más graves, siempre y cuando se lo comunique a la administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque y evite demoras indebidas¹⁷⁹⁶. Además, si un buque se negase a cumplir con las condiciones impuestas por cualquiera de los Estados miembros, todos los Estados miembros debían tomar medidas para negarle el acceso a sus puertos, salvo en casos de fuerza mayor¹⁷⁹⁷.

Tras diversas modificaciones¹⁷⁹⁸, la Directiva 95/21/CE fue derogada por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹⁷⁹⁹. Esta directiva es similar a la anterior y respeta sus principios rectores, aunque establece un sistema de inspección y un compromiso anual de inspección que deben cumplir los Estados

¹⁷⁹⁵ Arts. 6 y 7 de la Directiva 95/21/CE. El contenido de las inspecciones ampliadas se especifica en el Reglamento (UE) n.º. 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas del buques, *DOUE* L 125/2, de 21 de mayo de 2010.

¹⁷⁹⁶ Art. 9 de la Directiva 95/21/CE.

¹⁷⁹⁷ Art. 11.4 y 6 de la Directiva 95/21/CE.

¹⁷⁹⁸ La Directiva 95/21/CE fue modificada a través de la Directiva 98/25/CE del Consejo, de 27 de abril de 1998, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 133, de 7 de mayo de 1998, págs. 19 y 20, para incluir disposiciones sobre la actuación en casos de ausencia de certificados IGS; la Directiva 98/42/CE de la Comisión, de 19 de junio de 1998, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 184, de 27 de junio de 1998, págs. 40 – 46, sobre los criterios de selección de los buques de inspección prioritaria; la Directiva 1999/97/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 1999, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 331, de 23 de diciembre de 1999, págs. 67 – 70; la Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 19, de 22 de enero de 2002, págs. 17 – 31, que, entre sus muchas disposiciones, introducía la denegación de entrada a los buques que enarbolasen el pabellón de un Estado incluido en la lista negra del MOU de París, y, finalmente, la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifican las Directivas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques, *DOCE* L 324, de 29 de noviembre de 2002, págs. 53 – 58.

¹⁷⁹⁹ *DOCE* L 131/57, de 28 de mayo de 2009.

miembros, cuya cuota será de al menos el 95 % de los buques de índice de prioridad I de perfil de riesgo alto y del 90 % del número total de buques de prioridad I que no tengan un perfil de riesgo alto¹⁸⁰⁰, y se deben tener en cuenta los datos del MOU de París¹⁸⁰¹. Los ejemplos de motivos fundados también tienen carácter técnico y son similares a los ofrecidos por la OMI y los MOU, aunque se añade, entre otros muchos, un criterio relacionado con el pabellón del buque: la existencia de motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre trabajo en el mar de 2006¹⁸⁰².

De conformidad con la Directiva 2009/16/CE, el explotador, agente o capitán de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada debe comunicar su llegada a las autoridades del Estado miembro al menos con tres días de antelación respecto de la fecha de llegada al puerto prevista o antes de abandonar el puerto o fondeadero en caso de que se prevea que el viaje vaya a durar menos de tres días¹⁸⁰³. Además, se establece un procedimiento de evaluación de las denuncias recibidas, que, si no se consideran notoriamente infundadas, se deben comunicar a la administración del Estado de abanderamiento del buque¹⁸⁰⁴, así como procedimientos de intercambio y publicación de la información¹⁸⁰⁵.

En cuanto a las medidas específicamente relacionadas con el pabellón del buque, para la determinación del perfil de riesgo del buque se tiene en cuenta no solo su edad o su clasificación, sino también su pabellón y el historial de su propietario, gestor naval o fletador a casco desnudo¹⁸⁰⁶. Con respecto al historial del Estado de abanderamiento, para la determinación del riesgo que presenta el buque se tiene en cuenta el índice de inmovilizaciones de los buques que enarbolan el pabellón de ese Estado en la Unión Europea y en la región del MOU de París, así como su participación en el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI¹⁸⁰⁷. También se tiene en

¹⁸⁰⁰ Arts. 5 – 7 de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰¹ Art. 13.1.b) de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰² Punto 18 del Anexo V de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰³ Art. 9.1 y Anexo III de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰⁴ Arts. 18 y 18 *bis* de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰⁵ Arts. 25 – 27 de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰⁶ Art. 10.2 y 3 de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸⁰⁷ Párr. I.1.c) del Anexo I de la Directiva 2009/16/CE. En el Anexo III de la Directiva, se establece un sistema de ponderación similar al establecido en el MOU de París. Estos requisitos se han desarrollado en el Reglamento (UE) n.º. 801/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplica el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento, *DOUE* L 241/1, de 14 septiembre de 2010, en cuyo art. 1 se adoptan como criterio las listas negra, gris y blanca del MOU de París, estableciéndose cuatro grupos de Estados de abanderamiento dentro de la lista negra en función del riesgo que representen, y en cuyo art. 2 se exige una confirmación escrita de la elaboración del informe final de auditoría y, en su caso, el plan de medidas correctoras.

cuenta el índice de deficiencias e inmovilizaciones de los buques de cada empresa en la Unión europea y en la región del MOU de París¹⁸⁰⁸.

Además, se mantiene la denegación de entrada a los puertos y fondeaderos de los Estados miembros a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista negra del MOU de París y hayan sido inmovilizados o sufrido prohibición de navegación más de dos veces durante los 36 meses anteriores en un Estado miembro o un Estado parte del MOU de París, y, en segundo lugar, a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris del MOU de París y hayan sido inmovilizados o a los que se les prohibiera navegar más de dos veces en los 24 meses anteriores en un Estado miembro o un Estado parte del MOU de París¹⁸⁰⁹. Por último, en caso de inmovilización del buque por razones relacionadas con el Convenio sobre el trabajo en el mar de 2006 o porque las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque son manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de los trabajadores, se informará inmediatamente al Estado de pabellón para que envíe a un representante y para que responda dentro de un plazo determinado¹⁸¹⁰.

3.4.1.2.- El control y la responsabilidad de las sociedades de clasificación

El control de la calidad técnica y de la seguridad marítima y medioambiental de los buques debe comenzar desde su construcción, y, en relación con ello, las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas son las encargadas de verificar que el buque cumple con esos estándares y de certificar su categoría según su capacidad estructural y mecánica. El papel de las sociedades de clasificación es fundamental porque los certificados que expiden son necesarios tanto para los intereses privados sobre el buque, como los seguros, los fletes y determinados préstamos bancarios, como para la navegación en sí, ya que las sociedades clasificadoras realizan inspecciones y expiden numerosos certificados cuya obtención es obligatoria de conformidad con el Derecho internacional¹⁸¹¹. Sin embargo, en las últimas décadas han existido dudas sobre su eficacia e independencia, debido a que los buques involucrados en numerosos

¹⁸⁰⁸ Párr. I.1.e) del Anexo I de la Directiva 2009/16/CE. Este criterio se ha desarrollado a través del Reglamento (UE) n.º. 802/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías, *DOUE* L 241/4, de 14 de septiembre de 2010, que establece cuatro categorías: muy malo, malo, normal o satisfactorio, en función de sus índices de inmovilizaciones y deficiencias en los 36 meses anteriores.

¹⁸⁰⁹ Art. 16.1 de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸¹⁰ Art. 19.6 de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁸¹¹ Sobre el papel de las sociedades de clasificación, *vid.* BOISSON, P., « États du pavillon / Sociétés de classification », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 39 – 53, y MANSELL, J. N. K., *op. cit.*, págs. 126 – 152.

accidentes marítimos contaban con los certificados obligatorios expedidos por sociedades de clasificación¹⁸¹².

La OMI abordó la cuestión de las sociedades de clasificación poco cualificadas a través de la propuesta de requisitos para su reconocimiento por parte de los Estados en su Resolución A.739(18), de 4 de noviembre de 1993, que establecía que el contrato entre el Estado y la sociedad de clasificación debía hacerse por escrito y debía contar con un contenido determinado. Posteriormente, esas recomendaciones se hicieron vinculantes a través de la Regla 1 del Capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, en vigor desde 1996 y, en el ámbito de la Unión Europea, a través de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas¹⁸¹³. Además, la OMI adoptó la Resolución A.789(19), de 23 de noviembre de 1995, sobre especificaciones de las funciones de inspección y certificación de organizaciones reconocidas en nombre de la administración¹⁸¹⁴, en la que se indican las capacidades que deben tener tales organizaciones para cumplir con sus distintas funciones. En desarrollo de estas resoluciones, la OMI adoptó el modelo de contrato para la autorización de organizaciones reconocidas que actuasen en nombre de la administración, de 27 de marzo de 1997¹⁸¹⁵. Este contrato establece, entre otras cuestiones, que la interpretación, equivalencias y exenciones a los requisitos de los instrumentos de la OMI corresponden al Estado de pabellón¹⁸¹⁶, y que la organización reconocida debe informar al Estado de pabellón sobre sus actividades periódicamente y ser supervisada por el Estado de pabellón¹⁸¹⁷. Además, establece la posibilidad de repetición de las deudas en las que incurra el Estado de pabellón por los actos u omisiones negligentes de la sociedad de clasificación sobre la propia sociedad de clasificación, aunque se admiten limitaciones contractuales de responsabilidad¹⁸¹⁸.

También las disposiciones sobre delegación de autoridad a organizaciones reconocidas de la Resolución A.973(24) de la OMI parecen indicar una relación estrecha entre el Estado y la organización, ya que el Estado de pabellón debe asegurarse de que la organización reconocida tenga suficientes recursos en cuanto a capacidad técnica, de gestión y de investigación para llevar a cabo las tareas encomendadas, proporcionarle instrucciones específicas sobre las medidas que conviene adoptar en caso

¹⁸¹² Por todas, *vid.* PULIDO, J. L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 36, n.º. 4, 2005, págs. 490 – 493, y SOBRINO, J. M., « L’affaire du Prestige : cadre juridique communautaire », *cit.*, págs. 235 – 237.

¹⁸¹³ DOCE L 319, de 12 de diciembre de 1994, págs. 20 – 27.

¹⁸¹⁴ A 19/Res.789.

¹⁸¹⁵ MSC/Circ.788-MEPC/Circ.325.

¹⁸¹⁶ Cláusulas 3.1 y 3.2 del modelo de contrato.

¹⁸¹⁷ Cláusulas 4.1 – 4.3 y 5.1 – 5.3 del modelo de contrato.

¹⁸¹⁸ Cláusula 6.6.1 del modelo de contrato.

de que se considere que un buque no es apto para hacerse a la mar en condiciones de seguridad, sin poner en peligro a las personas que se encuentran a bordo o sin constituir una amenaza inaceptable para el medio marino¹⁸¹⁹. Además, deberán supervisar adecuadamente que las organizaciones reconocidas cumplen sus obligaciones internacionales¹⁸²⁰.

En 2013, los comités especializados de la OMI adoptaron el Código para las organizaciones reconocidas para actualizar las resoluciones A.739(18) y A.789(19), mencionadas anteriormente, a través de las resoluciones MEPC.237(65), de 17 de mayo de 2013, y MSC.349(92), de 21 de junio de 2013. El Código establece requisitos que deben cumplir tanto las organizaciones reconocidas como los Estados de pabellón¹⁸²¹. La delegación de autoridad del Estado de pabellón, como en las anteriores resoluciones, se considera hecha para actuar en nombre de ese Estado, y es el Estado de pabellón el titular de la obligación de comprobar las capacidades de la organización, ya que no puede autorizar funciones que sobrepasen esas capacidades¹⁸²². Sin embargo, la organización reconocida está obligada a demostrar su idoneidad para cumplir de forma continuada los requisitos del código y del acuerdo con el Estado de pabellón¹⁸²³. Además, el Estado de pabellón debe proporcionar instrucciones específicas sobre los procedimientos de certificación, los servicios, las acciones que se deben llevar a cabo en caso de que un buque no pueda hacerse a la mar sin riesgo para el buque, las personas a bordo o riesgo para el medio marino, y es responsable de supervisar el cumplimiento de las obligaciones internacionales por parte de las organizaciones reconocidas¹⁸²⁴. La obligación de independencia de las organizaciones reconocidas se configura en relación con las personas físicas y jurídicas y de elementos sobre los que se proyectan los servicios y funciones de certificación, pero no con respecto al Estado para el cual presta estos servicios¹⁸²⁵. En cambio, la obligación de imparcialidad es absoluta¹⁸²⁶.

Los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no solo son problemáticos por la dificultad o la falta de voluntad de ejercer su jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón, sino que frecuentemente también dificultan la compensación del perjuicio sufrido por parte de su propietario. Por ello, la responsabilidad de las sociedades clasificadoras adquiere una relevancia singular en estos contextos. Por ejemplo, en el caso del *Prestige*, que, en el momento de su hundimiento frente a las

¹⁸¹⁹ Párr. 18 de la Resolución A.973(24).

¹⁸²⁰ Párr. 20 de la Resolución A.973(24).

¹⁸²¹ Párr. 2.2 de la primera parte del Código para las organizaciones reconocidas.

¹⁸²² Párrs. 4.1 y 4.2 de la primera parte y párr. 2.1 de la segunda parte del Código para las organizaciones reconocidas.

¹⁸²³ Párr. 6.4.1 de la segunda parte del Código para las organizaciones reconocidas.

¹⁸²⁴ Párr. 8.6.1 de la segunda parte del Código para las organizaciones reconocidas y párrs. 5.1, 7.2.2 y 7.3 de la tercera parte del Código para las organizaciones reconocidas.

¹⁸²⁵ Párr. 2.3 de la segunda parte del Código para las organizaciones reconocidas.

¹⁸²⁶ Párr. 2.4 de la segunda parte del Código para las organizaciones reconocidas.

costas gallegas, enarbolaba el pabellón liberiano, el entramado de sociedades permitido por los pabellones de conveniencia impidió que España pudiera resarcirse de los daños medioambientales, ya que el único activo de la sociedad liberiana propietaria del buque era el propio *Prestige* y no se pudo identificar fehacientemente a los verdaderos propietarios del buque ni acreditar su relación con otras sociedades, como la sociedad explotadora del buque (*Swiss Crown Resources*), porque existía un acuerdo de descargo de responsabilidad sobre la sociedad propietaria del buque¹⁸²⁷. Ante este obstáculo jurídico, España demandó a la sociedad clasificadora del buque, la *American Bureau of Shipping (ABS)* en los Estados Unidos, que había inspeccionado el *Prestige* seis meses antes de su naufragio, por negligencia, alegando que se habían pasado por alto deficiencias que se habrían detectado durante una inspección adecuada del buque. En este caso, el tribunal estadounidense aplicó el artículo 3.4 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos a la sociedad de clasificación¹⁸²⁸. Sin embargo, inadmitió la demanda en la consideración de que, de conformidad con el artículo 9 del mismo Convenio, se debía presentar la demanda en España, aunque posteriormente fue devuelta por el tribunal de apelación por aplicación del vínculo geográfico más importante establecido desde el caso *Lauritzen v. Larsen*, ya citada¹⁸²⁹. El tribunal que había conocido el asunto en primera instancia resolvió de conformidad con la legislación estadounidense, y el tribunal de apelación confirmó la sentencia¹⁸³⁰. España apeló esta decisión, pero el tribunal de apelación confirmó la sentencia de primera instancia porque no se había probado suficientemente la negligencia de ABS¹⁸³¹. Por tanto, en Derecho internacional público, la responsabilidad internacional de las sociedades clasificadoras se apoya en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969¹⁸³², que incluye una definición de persona lo suficientemente amplia como para extenderla a las clasificadoras. Sin embargo, la doctrina ha defendido que no se deben considerar dependientes o agentes del propietario en el sentido del artículo 3.4, que impide que se eleven reclamaciones basadas en daños por contaminación contra esos sujetos¹⁸³³.

¹⁸²⁷ Vid. CASADO, C., “Vessels on the High Seas: Using a Model Flag State Compliance Agreement to Control Marine Pollution”, *California Western International Law Journal*, vol. 35, n.º. 2, 2015, pág. 207.

¹⁸²⁸ *Reino de España v. American Bureau of Shipping* 328 F. Supp. 2d. 489 (S.D.N.Y.2004) y *Reino de España v. The American Bureau of Shipping* 528 ESupp.2d. 459 (S.D.N.Y. 2008).

¹⁸²⁹ *Reino de España v. The American Bureau of Shipping* No. 08-0579-cv(L) (S.D.N.Y. 2010).

¹⁸³⁰ *Reino de España v. The American Bureau of Shipping* (2010), 729 F. Supp. 2d 642 – 646 y *Lauritzen v. Larsen* (1953), 345 U.S. 571.

¹⁸³¹ *Reino de España v. The American Bureau of Shipping* 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012).

¹⁸³² Para su ratificación por España, vid. Instrumento de Ratificación de España del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969, *BOE* núm. 58, de 8 de marzo de 1976, págs. 4789 – 4794.

¹⁸³³ Arts. 1 y 3.4 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, según la interpretación dada, entre otros, por WU, C., *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation Issues*, Kluwer Law International, London / Den

La interpretación favorable a la aplicación del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos se aplicó en el caso del *Erika*, que, en el momento de su naufragio, enarbolaba el pabellón maltés y que fue enjuiciado por los tribunales franceses. El buque se había hundido en 1999, contaminando las aguas atlánticas con 31 000 toneladas de crudo, por la corrosión del casco del buque, que había pasado desapercibida meses antes en la inspección de la clasificadora del buque, RINA, que había actuado de forma negligente permitiendo que se utilizase menos acero en la reparación del buque, para reducir su coste¹⁸³⁴. La clasificadora fue condenada a pagar 375 000 euros en concepto de indemnización por daños y otras cantidades en concepto de responsabilidad solidaria con otros actores implicados en la explotación del buque¹⁸³⁵. El tribunal de apelación confirmó la condena de la sociedad clasificadora por negligencia en la expedición de certificados y en su participación en la evaluación de las reparaciones del buque, y rechazó el argumento de que la clasificadora gozara de inmunidad diplomática por actuar en nombre del Estado de pabellón del buque, aunque el razonamiento del tribunal se basaba en que el Estado de pabellón no controlaba sus cuentas y en que la sociedad había renunciado a la inmunidad al personarse en el juicio¹⁸³⁶. Sin embargo, el Tribunal de Casación consideró que el artículo 3.4 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos resultaría normalmente aplicable a la clasificadora, de no haber sido por su conducta negligente¹⁸³⁷.

Como se puede observar, la dependencia del Derecho nacional resta seguridad jurídica a la responsabilidad de las sociedades clasificadoras. Por ejemplo, existen estudios comparativos que han concluido que resulta más difícil conseguir que prosperen las demandas contra estas sociedades en determinados ordenamientos jurídicos, como el alemán, el suizo o el turco, en los que se debe demostrar la

Haag / Boston, 1996, pág. 170, y PULIDO, J. L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *cit.*, pág. 531.

¹⁸³⁴ *Vid.*, v. gr., FOLEY, V. J., y NOLAN, C. R., “The *Erika* Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 33, n.º. 1, págs. 62 – 78, y DE BRUYNE, J., “Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 45, n.º. 2, 2014, págs. 199 – 210.

¹⁸³⁵ Arrêt du Tribunal de Grande Instance de Paris, 11ème chambre – 4ème section, no. 9934895010, 16 janvier 2008, pp. 347 – 351, disponible en http://robindesbois.org/wp-content/uploads/2012/09/Erika_16_janvier_2008.pdf (fecha de última consulta: 19 de febrero de 2020).

¹⁸³⁶ Arrêt de la Cour d’Appel de Paris, pôle 4 – chambre 11 E, no. 08/02278, 30 mars 2010, pág. 213, disponible en http://robindesbois.org/wp-content/uploads/appel_erika_mars10-partie1-robindesbois.pdf (fecha de última consulta: 19 de febrero de 2020), y art. 8.1.b) de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus Bienes de 2 de diciembre de 2004, disponible en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales* núm. 396, de 18 de febrero de 2011, págs. 1 – 9, disponible en http://www.congreso.es/public_oficiales/L9/CORT/BOCG/A/CG_A396.PDF (fecha de última consulta: 11 de febrero de 2020).

¹⁸³⁷ *Ibid.*, pág. 235.

antijuridicidad de la negligencia¹⁸³⁸. De esta manera, se facilita la impunidad de los verdaderos responsables de los daños por contaminación del medio marino.

3.4.1.3.- Mecanismos de aplicación en el marco comunitario europeo

También la Unión Europea ha desarrollado sus propios estándares, siguiendo o endureciendo los aprobados por la OMI. Además, debido a su propia configuración, está dotada de mecanismos para sancionar el incumplimiento de su normativa y fomentar su aplicación efectiva. La entonces Comunidad Europea comenzó a adoptar medidas de seguridad marítima para impedir la entrada a las aguas comunitarias a los buques que no cumplieran con sus estándares después del accidente del *Braer*, el petrolero que enarbolaba pabellón liberiano que encalló y cuyo casco se rompió frente a las Islas Shetland en 1993¹⁸³⁹. En algunos casos, la Unión Europea se ha adelantado a la propia OMI o ha duplicado su trabajo, como en los casos de la prohibición de los buques monocasco¹⁸⁴⁰, el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo¹⁸⁴¹, la implantación del código IGS¹⁸⁴², del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP)¹⁸⁴³ o el mecanismo de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono procedentes de buques¹⁸⁴⁴, entre otros¹⁸⁴⁵. Esta actuación supone un riesgo de

¹⁸³⁸ Vid. KARAMAN, T. A., “Comparative Study on the Liability of Classification Societies To Third Party Purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 42, n.º. 1, 2011, págs. 128 y 129.

¹⁸³⁹ Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas – Una política común de seguridad marítima, COM(93) 66 final, de 24 de febrero de 1993, citada por BOISSON, P., “New Dispensation for Safety at Sea: Reasons and Conditions”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 25, n.º. 2, 1994, págs. 313 y 314.

¹⁸⁴⁰ Reglamento (CE) n.º. 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 2978/94 del Consejo, *DOCE L 64*, de 7 de marzo de 2002, págs. 1 – 5.

¹⁸⁴¹ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, *DOCE L 208/10*, de 5 de agosto de 2002, modificada por la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, *DOCE L 131*, de 28 de mayo de 2009, págs. 101 – 113.

¹⁸⁴² Reglamento (CE) n.º. 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 3051/95 del Consejo, *DOCE L 64/1*, de 4 de marzo de 2006.

¹⁸⁴³ Reglamento (CE) n.º. 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, *DOCE L 129*, de 29 de abril de 2004, págs. 6 – 91.

¹⁸⁴⁴ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, *DOUE L 123/55*, de 19 de mayo de 2015.

¹⁸⁴⁵ Sobre la relación entre la Unión Europea y la OMI, *vid.* EL BOUDOUHI, S., “El estatuto de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La*

fragmentación de los estándares internacionales en materia de seguridad marítima en algunos casos, pero, teniendo en cuenta la ausencia de poder coercitivo de la OMI, también permite garantizar la aplicación y la revisión efectiva de los estándares comunitarios, así como la sanción de los incumplimientos de los mismos, tanto a través de los mecanismos de Derecho interno y de los tribunales nacionales como a través de los instrumentos sancionadores de Derecho de la Unión Europea, que pueden incluir recursos de incumplimiento contra un Estado. Cabe destacar la importancia de estos mecanismos para nuestro ámbito de estudio, teniendo en cuenta tanto el hecho de que varios Estados miembros de la Unión Europea están considerados como pabellones de conveniencia o tienen segundos registros como la relevancia que los propietarios de buques comunitarios tienen en la flota de conveniencia.

Uno de los primeros ámbitos que abordó la Unión Europea en su regulación fue el control de las sociedades clasificadoras. Inicialmente, los requisitos mínimos para el reconocimiento de organizaciones se establecieron en la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas¹⁸⁴⁶, que sufrió una profunda reforma tras el accidente del *Erika* a través de la Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas¹⁸⁴⁷. Esta reforma demuestra que las instituciones comunitarias eran plenamente conscientes de la relevancia de las sociedades de clasificación en el mantenimiento de los estándares marítimos, también en el caso de que los buques enarbolaran pabellones de conveniencia.

En la Directiva 94/57/CE se reconocía que gran parte de las sociedades de clasificación no garantizaban ni el adecuado cumplimiento de la normativa ni una adecuada fiabilidad cuando actuaban en nombre de las administraciones nacionales, dado que no poseían estructuras ni experiencia adecuada que les permitieran desempeñar sus deberes de forma altamente profesional, por lo que resultaba pertinente establecer unos requisitos mínimos para las organizaciones técnicas a las que los Estados miembros pudieran delegar su labor de inspección y expedición de los certificados de seguridad y contaminación establecidos por los convenios aplicables¹⁸⁴⁸. Se trata de requisitos de solvencia técnica y de recursos humanos, transparencia,

construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 731 – 745, y LE FLOCH, G., “What influence for the European Union on the International Maritime Organization?”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 843 – 861.

¹⁸⁴⁶ DOCE L 319, de 12 de diciembre de 1994, págs. 20 – 27.

¹⁸⁴⁷ DOCE L 19, de 22 de enero de 2002, págs. 9 – 16.

¹⁸⁴⁸ Considerandos y art. 4.1 de la Directiva 94/57/CE.

independencia y calidad¹⁸⁴⁹. Entre otras obligaciones, establece la necesidad de que la relación de trabajo entre el Estado miembro y la organización reconocida se rija por un acuerdo formal escrito y que incluya, al menos, las disposiciones de la Resolución A.739(18) de la OMI, así como una auditoría periódica, la comunicación de información relevante y la retención de la facultad de inspeccionar al azar y pormenorizadamente los buques¹⁸⁵⁰. Esto, junto con el hecho de que las organizaciones reconocidas actúan en nombre de ese Estado, que sigue siendo el titular de las obligaciones de ejercer su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón¹⁸⁵¹, permitiría sostener que hay un cierto control a los efectos de establecer la responsabilidad por negligencia¹⁸⁵². Sin embargo, esta cuestión no se abordó en la directiva, que se limitó a ofrecer al Estado miembro la posibilidad de retirar la autorización a la organización reconocida¹⁸⁵³. De esta forma, la relación entre los Estados y las organizaciones reconocidas se asemejaría a un partenariado público-privado¹⁸⁵⁴ o que, en todo caso, las organizaciones reconocidas llevan a cabo un servicio público, actuando como agentes de la administración, por lo que se podría trasladar jurídicamente la responsabilidad de la sociedad de clasificación al Estado de pabellón¹⁸⁵⁵.

Posteriormente, el Reglamento (CE) n.º. 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques¹⁸⁵⁶, sustituyó a la Directiva 94/57/CE, como parte del paquete *Erika III*¹⁸⁵⁷. Este reglamento no reguló la responsabilidad de las

¹⁸⁴⁹ Anexo de la Directiva 94/97/CE.

¹⁸⁵⁰ Art. 6.2 de la Directiva 94/57/CE.

¹⁸⁵¹ Arts. 3 y 11.1 de la Directiva 94/57/CE.

¹⁸⁵² PULIDO, J. L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *cit.*, págs. 492, 515 y 516, también defendió la posición de que, cuando las sociedades de clasificación actuaban en nombre de los Estados, no eran independientes, porque debían cumplir con las directrices e instrucciones de la administración nacional como agentes del Estado, por lo que es posible que el art. 6 de la Directiva 94/57/CE pretenda derivar las consecuencias de la actuación de las organizaciones reconocidas al Estado que delega en ellas sus facultades. Esta dependencia se mantiene aunque normalmente las sociedades de clasificación tengan conocimientos técnicos y experiencia superior a la de las administraciones marítimas en el ámbito de sus actividades, porque se realizan bajo la autoridad de estas últimas.

¹⁸⁵³ Arts. 10 y 15.3 de la Directiva 94/57/CE.

¹⁸⁵⁴ *Vid.* REUSS, M., y PICHON, J., “The European Union’s Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies: An International Law Perspective on the Amendment of the EC Directive on Common rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organisations and for the Relevant Activities of Maritime Administrations”, *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht / Heidelberg Journal of International Law*, vol. 67, n.º. 1, 2007, pág. 121.

¹⁸⁵⁵ *Vid.* PULIDO, J. L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *cit.*, págs. 490, 515 – 523. En el mismo sentido, aunque expresando las dudas de otra parte de la doctrina, *vid.* DE BRUYNE, J., *op. cit.*, págs. 188 y 189.

¹⁸⁵⁶ *DOCE* L 131/11, de 28 de mayo de 2009.

¹⁸⁵⁷ Comunicación de la Comisión – Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la Unión Europea, COM(2005) 585 final, de 23 de noviembre de 2005. Sobre el desarrollo normativo de esta Comunicación, *vid.* VAN DER MENSBRUGGHE, Y., « Le paquet Erika III : Un bouquet varié de

sociedades de clasificación, pero centralizó la solicitud de reconocimiento en la Comisión y estableció las obligaciones que tienen en relación con los Estados miembros para que ofrezcan “un nivel igual de protección de la seguridad y del medio ambiente”¹⁸⁵⁸. Es de particular interés la posibilidad de que la Comisión requiera a las organizaciones que lleven a cabo actuaciones preventivas y correctoras en caso de que haya dejado de cumplir los criterios y obligaciones establecidos en el reglamento o empeoren su actuación, o incluso les imponga multas¹⁸⁵⁹. Además, dado que el contenido del reglamento es similar al de la Directiva 94/57/CE, son extensibles las consideraciones realizadas con respecto a la responsabilidad del Estado por las consecuencias derivadas de la actuación de las sociedades clasificadoras¹⁸⁶⁰. Por su parte, la Directiva 2009/15/CE del Parlamento y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas¹⁸⁶¹, regula los acuerdos de cooperación entre los Estados miembros y las organizaciones reconocidas, que deberán recoger las disposiciones del Apéndice II de la Resolución A.739(18) de la OMI, y las consecuencias de su incumplimiento, aunque no especifica la responsabilidad de las clasificadoras por actuaciones negligentes¹⁸⁶². En cambio, recoge la acción de repetición de la administración frente a la organización reconocida por las pérdidas, daños o muerte causados por su actuación, lo cual presupone que la administración puede ser condenada por actos u omisiones negligentes graves o dolosos imputables a la organización reconocida¹⁸⁶³. Además, establece que los Estados deben actuar según las disposiciones de la Resolución A.847(20) de la OMI¹⁸⁶⁴ y supervisar cada organización reconocida al menos cada dos años¹⁸⁶⁵.

Como se ha indicado, en ocasiones, la Unión Europea se ha adelantado a la aplicación de estándares de la OMI en su ámbito regional. Uno de los casos más llamativos es el del Protocolo de Torremolinos de 1993, que nunca llegó a entrar en vigor. Sin embargo, la entonces Comunidad Europea ordenó a los Estados miembros la transposición de varias de sus disposiciones a través de la Directiva 97/70/CE del Consejo de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros¹⁸⁶⁶. Además, el ámbito de aplicación de esta directiva no se limitaba a los buques que enarbolasen el

propositions concernant la sécurité maritime de l'Union Européenne », *Annuaire du droit de la mer*, vol. XI, n.º. 1, 2006, págs. 85 – 100.

¹⁸⁵⁸ Considerando 3 y arts. 3 – 5 del Reglamento (CE) 391/1991.

¹⁸⁵⁹ Arts. 5 y 6 del Reglamento (CE) 391/1991.

¹⁸⁶⁰ *Vid.* DE BRUYNE, J., *op. cit.*, pág. 188.

¹⁸⁶¹ DOCE L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 47 – 56.

¹⁸⁶² Art. 5 de la Directiva 2009/15/CE.

¹⁸⁶³ Art. 5.2.b) de la Directiva 2009/15/CE.

¹⁸⁶⁴ Art. 3.1 de la Directiva 2009/15/CE.

¹⁸⁶⁵ Art. 9.2 de la Directiva 2009/15/CE.

¹⁸⁶⁶ DOCE L 34, de 9 de febrero de 1998, págs. 1 – 29.

pabellón de un Estado miembro, sino también a los buques que faenasen en aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro y a los que desembarcasen sus capturas en algún puerto de un Estado miembro¹⁸⁶⁷, y se prohibía a los buques de pesca que enarbolasen el pabellón de un tercer país faenasen en las aguas interiores o el mar territorial de los Estados miembros y que desembarcasen las capturas en sus puertos si no cumplían con las disposiciones del Protocolo de Torremolinos¹⁸⁶⁸.

A raíz del accidente del *Erika*, la Unión Europea adoptó los paquetes normativos *Erika I*¹⁸⁶⁹ y *Erika II*¹⁸⁷⁰ con el fin de supervisar los buques que enarbolaban pabellones extranjeros en las aguas más próximas a la costa y de evitar catástrofes similares a las ocurridas previamente. Como es sabido, estas medidas normativas incluyeron la prohibición de los buques monocasco¹⁸⁷¹, la adopción de un sistema de notificación y seguimiento de los buques con destino a cualquier puerto comunitario¹⁸⁷² y la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima¹⁸⁷³, entre otras medidas.

Para la aplicación del convenio MARPOL, se aprobó en el ámbito de la Unión Europea la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de

¹⁸⁶⁷ Art. 1.1 de la Directiva 97/70/CE.

¹⁸⁶⁸ Art. 3.5 de la Directiva 97/70/CE.

¹⁸⁶⁹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo - Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), COM(2000) 142 final, Bruselas, 22 de junio de 2000, disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0142&from=ES> (fecha de última consulta: 10 de mayo de 2020).

¹⁸⁷⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero *Erika*, COM(2000) 802 final, Bruselas, 6 de diciembre de 2000, disponible en <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2000:0802:FIN:ES:PDF> (fecha de última consulta: 10 de mayo de 2020).

¹⁸⁷¹ Art. 1 del Reglamento (CE) n.º 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, *DOCE* L 249 de 1 de octubre de 2003, págs. 1 – 4, derogado y sustituido por el Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, *DOUE* L 172/3, de 30 de junio de 2012. Sobre la introducción de esta prohibición en el marco de la OMI y de la Unión Europea, *vid.* REY, A., « Démarches effectives et de prévention sans l'offensive juridique internationale et communautaire pour une plus grande sécurité maritime : une croisade contre les pétroliers à simple coque », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 497 – 512.

¹⁸⁷² Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, *DOCE* L 208, de 5 de agosto de 2002, págs. 10 – 27.

¹⁸⁷³ Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, *DOCE* L 208 de 5 de agosto de 2002, págs. 1 – 9.

noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga¹⁸⁷⁴, y, para la del convenio de Basilea, el Reglamento (CE) n.º. 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos¹⁸⁷⁵, en el que se establecen fundamentalmente requisitos de notificación y autorización o, al menos, de información general, en función de los residuos, así como la constitución de fianza o seguro equivalente y la conclusión de un contrato específico¹⁸⁷⁶. Además, se prohíbe con carácter general la exportación de residuos con destino a terceros países para su eliminación, aunque se permite su exportación para su valorización (concepto dentro del cual se podrían enmarcar ciertas operaciones de desguace de buques de conformidad con la definición dada en la Directiva 2008/98/CE¹⁸⁷⁷) en determinadas condiciones¹⁸⁷⁸.

Asimismo, la Unión Europea, en desarrollo del artículo 2 de la CNUDM y de las resoluciones de la OMI citadas anteriormente, diseñó unos principios comunes para la investigación de accidentes marítimos. En primer lugar, con carácter sectorial, se adoptó la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad. Posteriormente, se aprobó la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo¹⁸⁷⁹, cuyo artículo 11 obligaba a los Estados miembros a cumplir con lo dispuesto en el Código de la OMI para la investigación de incidentes y accidentes marítimos, así como a cooperar en las investigaciones de los incidentes y accidentes marítimos en los que estuvieran involucrados buques que enarbolasen su pabellón, lo cual era especialmente relevante teniendo en cuenta que actualmente esta directiva se aplica a Estados que ofrecen pabellones de conveniencia ampliamente utilizados, como Malta y Chipre, aunque cabe recordar que la adhesión de estos Estados no se produjo hasta el 1 de mayo de 2004.

¹⁸⁷⁴ DOCE L 332, de 28 de diciembre de 2000, págs. 81 – 90.

¹⁸⁷⁵ DOCE L 190, de 12 de julio de 2006, págs. 1 – 98. Para un análisis de la diferencia de cobertura de este reglamento, del convenio MARPOL y del convenio de Basilea, *vid.* BALLINI, I., *op. cit.*, págs. 77 – 83.

¹⁸⁷⁶ Arts. 3, 4.5, 5 y 7 del Reglamento (CE) n.º. 1013/2006.

¹⁸⁷⁷ En el art. 3.15 de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas, DOCE L 312, de 22 de noviembre de 2008, págs. 3 – 30, se define la valorización de residuos como “cualquier operación cuyo resultado principal sea que el residuo sirva a una finalidad útil al sustituir a otros materiales que de otro modo se habrían utilizado para cumplir una función particular, o que el residuo sea preparado para cumplir esa función, en la instalación o en la economía en general”, y, de conformidad con el punto 4 del Anexo II de esta directiva, se entiende incluido dentro de este concepto el reciclado o la recuperación de metales y compuestos metálicos, por lo que se debe considerar que las actividades llevadas a cabo en determinadas instalaciones de reciclado de buques cumple con los criterios para que los residuos que se envían a ellas se considere como valorización.

¹⁸⁷⁸ Arts. 34.1 y 36 – 38 del Reglamento (CE) n.º. 1013/2006.

¹⁸⁷⁹ DOCE L 208, de 5 de agosto de 2002, págs. 10 – 27.

En la Unión Europea, el accidente del *Erika* originó el caso *Commune de Mesquer c. Total France SA y Total International Ltd* ante el TJCE¹⁸⁸⁰, en el que el municipio francés de Mesquer reclamaba una indemnización por el daño residual causado por el accidente del *Erika* que no había sido cubierto por el FIDAC de 1992 y, tras ver rechazadas sus pretensiones ante el tribunal de primera instancia¹⁸⁸¹ y el tribunal de apelaciones de Rennes¹⁸⁸², presentó un recurso de apelación ante el Tribunal de Casación. En el marco de este procedimiento, se planteó una cuestión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 1 y 15 y el Anexo I de la Directiva 75/442/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1975, relativa a los residuos¹⁸⁸³, entonces vigente, sobre si la sociedad *Total* se podía considerar como poseedor o productor del residuo al tratarse del fletador y, por tanto, como responsable de los daños¹⁸⁸⁴. Sin embargo, el TJCE decidió, aunque efectivamente se debía considerar a *Total* como responsable de los daños, se debían evitar los conflictos con la limitación de responsabilidad establecida a través de los convenios de la OMI, aunque la Unión Europea no fuera parte en ellos, por lo que los costes de la indemnización no podrían ser soportados por *Total*¹⁸⁸⁵. También en relación con el accidente del *Erika*, se propuso la creación de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos en aguas europeas¹⁸⁸⁶. Sin embargo, durante la tramitación de esta propuesta se creó el fondo complementario al FIDAC en el seno de la OMI y la propuesta comunitaria fue retirada por la Comisión después de más una década de estancamiento¹⁸⁸⁷. De haber sido adoptado, este mecanismo se sumaría a los fondos constituidos por los convenios de la OMI, aunque no se regulaba la interacción de los distintos fondos, al margen del seguimiento de los principios de transparencia, eficacia y eficiencia de costes¹⁸⁸⁸.

En 2005, se adoptaron dos instrumentos por los que se introducían sanciones por infracción de las disposiciones sobre contaminación procedente de buques: la Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco

¹⁸⁸⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 24 de junio de 2008, *Commune de Mesquer c. Total France SA y Total International Ltd*, C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359.

¹⁸⁸¹ Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire nº AO-408, *Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution et Total International Ltd.*, 16 décembre 2000, JurisData nº 2000-204764.

¹⁸⁸² Cour d'Appel de Rennes (F) nº 00/08026, *Commune de Mesquer v Total France SA et Total International LTD*, 13 février 2002, JurisData nº 2002-204764.

¹⁸⁸³ DOCE L 194, de 25 de julio de 1975, págs. 39 – 41.

¹⁸⁸⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 24 de junio de 2008, *Commune de Mesquer c. Total France SA y Total International Ltd*, C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359, apartado 78.

¹⁸⁸⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 24 de junio de 2008, *Commune de Mesquer c. Total France SA y Total International Ltd*, C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359, apartados 81, 82, 85 y 89.

¹⁸⁸⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo – Propuesta modificada del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias, COM(2002) 313 final, Bruselas, 12 de junio de 2002, DOCE C 227 E/478, de 24 de septiembre de 2002.

¹⁸⁸⁷ Retirada de propuestas de la Comisión, DOUE C 80, de 7 de marzo de 2015, págs. 17 – 23.

¹⁸⁸⁸ Art. 9 bis de la COM(2002) 313 final.

penal para la represión de la contaminación procedente de buques¹⁸⁸⁹, y la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para infracciones¹⁸⁹⁰. En la Decisión marco 2005/667/JAI, se exigía a los Estados que tipificaran penalmente las infracciones de los artículos 4 y 5 de la Directiva 2005/35/CE y que las sancionaran efectivamente, incluyendo penas de prisión en los casos graves y garantizando la responsabilidad de las personas jurídicas¹⁸⁹¹. Este último punto revestiría una gran importancia, ya que se trata de un aspecto fundamental en la práctica totalidad de los casos de contaminación marítima y muy innovador en Derecho Penal, que no fue introducido en España hasta la aprobación de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal¹⁸⁹². Sin embargo, esta Decisión marco fue anulada por el TJCE por invasión de competencias por parte de la Comunidad Europea¹⁸⁹³.

En cuanto a la Directiva 2005/35/CE, su finalidad era la incorporación al Derecho comunitario de las normas internacionales sobre la contaminación procedente de buques independientemente de su pabellón, incluyendo el establecimiento de sanciones adecuadas para los responsables de las descargas¹⁸⁹⁴. Dado que la tipificación penal establecida en la Decisión marco 2005/667/JAI fue anulada, la Directiva fundamentalmente exige que los Estados miembros consideren como infracciones las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques cometidas de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia grave, y se sancionen de forma efectiva, proporcionada y disuasoria, sin discriminación de los buques extranjeros¹⁸⁹⁵. A través de una reforma operada por la Directiva 2009/123/CE, se añadió un artículo para

¹⁸⁸⁹ DOCE L 255, de 30 de septiembre de 2005, págs. 164 – 167.

¹⁸⁹⁰ DOCE L 255, de 30 de septiembre de 2005, págs. 11 – 21.

¹⁸⁹¹ Arts. 2.1 y 4 – 7 de la Decisión 2005/667/JAI.

¹⁸⁹² BOE núm. 152, de 23 de junio de 2010, págs. 54811 – 54883. Posteriormente, estas disposiciones fueron reformadas por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015, págs. 27061 – 27176. Recuérdese que, en la sentencia del caso *Prestige*, Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 865/2015, de 14 de enero de 2016 (recurso de casación n.º. 1167/2014), págs. 146 – 154, no se aplicó este precepto por razón de la temporalidad de los hechos, y la sociedad propietaria del buque solo fue condenada al pago de la responsabilidad civil subsidiaria por temeridad, mientras que los acusados por delito contra el medioambiente fueron el capitán y el jefe de máquinas del *Prestige*. Esta imputación de responsabilidad penal podía haber sido distinta de haberse adoptado con anterioridad las disposiciones relativas a la responsabilidad penal de las personas jurídicas. Además, de conformidad con el principio de canalización de la responsabilidad o de restricción de la legitimación pasiva, la responsabilidad se imputa exclusivamente al propietario registral del buque, sin perjuicio de la acción de regreso contra el verdadero propietario o el titular de la empresa de navegación.

¹⁸⁹³ Sentencia del TJCE (Gran Sala) de 23 de octubre de 2007, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Consejo de la Unión Europea*, C-440/05, ECLI:EU:C:2007:625.

¹⁸⁹⁴ Arts. 1.1 y 2.2 de la Directiva 2005/35/CE.

¹⁸⁹⁵ Arts. 4, 8 y 9 de la Directiva 2005/35/CE.

la tipificación de infracciones penales en los casos graves, así como las disposiciones relativas a la responsabilidad de las personas jurídicas¹⁸⁹⁶.

Sin embargo, no fue hasta 2009, una vez lanzada la Política Marítima Integrada, cuando se establecieron requisitos comunitarios para la investigación de siniestros marítimos con carácter general, a través de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸⁹⁷. No obstante, conviene aclarar que las investigaciones a las que se refiere esta directiva no tienen como finalidad la determinación de la responsabilidad por el accidente o incidente marítimo, sino la investigación de las causas del mismo, así como la propuesta de medidas correctivas¹⁸⁹⁸. El ámbito de aplicación de la directiva abarca los siniestros e incidentes que afecten a buques que enarbolen el pabellón de los Estados miembros, que se produzcan en el mar territorial o en las aguas interiores de los Estados o que afecten a intereses de consideración de los Estados¹⁸⁹⁹. Fundamentalmente, se exige que los Estados miembros lleven a cabo las investigaciones de la manera más rápida y eficaz posible, de conformidad con los principios de colaboración y asistencia mutua entre los Estados miembros, de coordinación de los organismos de investigación, de cooperación con los terceros países con intereses de consideración, y de publicidad, con independencia de otro tipo de investigaciones¹⁹⁰⁰. Además, se establece específicamente que, en el caso de que un tercer Estado asuma la función de investigador principal en una investigación en la que participen uno o más Estados miembros, estos podrán prescindir de una investigación paralela, siempre y cuando la investigación efectuada por el tercer Estado se realice de conformidad con las resoluciones de la OMI, lo cual se puede interpretar como un incentivo para que los terceros Estados apliquen tales disposiciones¹⁹⁰¹.

En relación con el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976, en la Unión Europea se adoptó la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo¹⁹⁰², por la cual se obliga a los Estados a exigir a los propietarios o

¹⁸⁹⁶ Art. 1 de la Directiva 2009/123/CE, que introdujo los arts. 5 *bis* y 8 *bis*, *ter* y *quater*.

¹⁸⁹⁷ *DOCE* L 131/114, de 28 de mayo de 2009. El procedimiento que se debe seguir durante estas investigaciones se desarrolla en el Reglamento (UE) n.º. 1286/2011 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, *DOUE* L 328, de 10 de diciembre de 2011, págs. 36 – 40.

¹⁸⁹⁸ Arts. 1 y 4.1.a) de la Directiva 2009/18/CE.

¹⁸⁹⁹ Arts. 2.1 y 5.1 de la Directiva 2009/18/CE.

¹⁹⁰⁰ Arts. 4, 10, 12 y 14 de la Directiva 2009/18/CE.

¹⁹⁰¹ Art. 12.3 de la Directiva 2009/18/CE.

¹⁹⁰² *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 128 – 131.

responsables de la explotación de los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas que enarbolan su pabellón o que entren en un puerto que se encuentre bajo su jurisdicción que contraten un seguro que cubra a dichos buques hasta el importe de la limitación de responsabilidad establecido en el convenio¹⁹⁰³. El certificado correspondiente al seguro se verificará durante las inspecciones y su ausencia conllevará, además de una sanción efectiva y disuasoria, la inmovilización del buque y, en su caso, su expulsión y la denegación de entrada a los puertos del Estado miembro¹⁹⁰⁴.

Junto con la directiva anterior, se aprobó la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento¹⁹⁰⁵. Para lograr su objetivo, se exige que el Estado de pabellón adopte las medidas adecuadas para garantizar que un buque que enarbola su pabellón cumpla las normas y reglamentaciones internacionales aplicables antes de que comience a operar¹⁹⁰⁶. Además, en caso de inmovilización de alguno de sus buques por el Estado rector del puerto, deben supervisar la adaptación del buque a los convenios aplicables de la OMI¹⁹⁰⁷. Por último, se obligaba a los Estados miembros a someterse a una auditoría de la OMI al menos cada siete años y a publicar su resultado, hasta que el programa resultase obligatorio dentro de la propia OMI, como finalmente ocurrió el 1 de enero de 2016¹⁹⁰⁸, y a implantar un sistema interno de gestión de la calidad, que incluye la obligación de informar a la Comisión de los motivos por los que se incluyó a un Estado miembro en la lista gris del MOU de París¹⁹⁰⁹.

Por último, para extender el régimen del convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 al transporte realizado en el marco del mercado interior, se aprobó el Reglamento (CE) n.º. 382/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente¹⁹¹⁰. Este régimen se aplica tanto a los buques que enarbolan el pabellón de los Estados miembros como a los contratos de transporte internacional concertados en los Estados miembros o con origen o destino en un Estado miembro¹⁹¹¹.

Finalmente, en cuanto a la cuestión de si la inmunidad de los Estados de pabellón se extiende a las sociedades de clasificación y al momento procesal en el que se debe

¹⁹⁰³ Arts. 3 y 4 de la Directiva 2009/20/CE.

¹⁹⁰⁴ Arts. 5 y 7 de la Directiva 2009/20/CE.

¹⁹⁰⁵ *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 140 – 143.

¹⁹⁰⁶ Art. 4.1 de la Directiva 2009/21/CE.

¹⁹⁰⁷ Art. 5 de la Directiva 2009/21/CE.

¹⁹⁰⁸ Art. 7 de la Directiva 2009/21/CE.

¹⁹⁰⁹ Art. 8 de la Directiva 2009/21/CE.

¹⁹¹⁰ *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 24 – 46.

¹⁹¹¹ Art. 2 del Reglamento (CE) n.º. 392/2009.

apreciar, el TJUE ha tenido ocasión de pronunciarse en el asunto *LG y otros c. Rina Spa y Ente Registro Italiano Navale*, resuelto en mayo de 2020¹⁹¹². En este asunto, los familiares de las víctimas y supervivientes del naufragio del *Al Salam Boccaccio 98*, que enarbolaba el pabellón de Panamá, en 2006, habían demandado a las sociedades de clasificación ante los tribunales italianos para reclamar la indemnización de los perjuicios materiales y morales derivados de la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, ya que, a su juicio, el naufragio había ocurrido por las operaciones de clasificación y certificación que habían realizado esas sociedades en nombre y por cuenta de la República de Panamá para que el buque pudiera obtener su pabellón¹⁹¹³. El Tribunal de Génova ante el que se dirimía la cuestión principal planteó una cuestión prejudicial sobre la competencia de los tribunales nacionales en relación con un litigio entablado para obtener una indemnización por daños con resultado de muerte y lesiones personales causados por el naufragio de un buque de pasajeros y en el que se alega una responsabilidad por conducta negligente contra entidades y personas jurídicas privadas establecidas en ese Estado y que ejercen actividades de clasificación o de certificación por cuenta de un tercer Estado¹⁹¹⁴.

El TJUE se declaró competente para conocer del asunto¹⁹¹⁵ y determinó que la demanda de indemnización contra personas jurídicas de Derecho privado que ejercen actividades de clasificación y certificación por cuenta y por delegación de un Estado tercero se encontraba comprendida en el concepto de “materia civil y mercantil” en el sentido del artículo 1.1 del Reglamento (CE) n.º. 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹⁹¹⁶. Este artículo ha sido derogado y sustituido por el artículo 1.1 del Reglamento (UE) n.º. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹⁹¹⁷, de contenido prácticamente idéntico en relación con la causa esclarecida en la sentencia del TJUE.

El tribunal indicó que el hecho de que las actividades se realizaran por delegación de un Estado no implicaba automáticamente que se tratara de facultades *iure imperii*, sino que, para ello, debían implicar el ejercicio del poder público, entendido como el ejercicio de poderes exorbitantes en relación con las normas aplicables en las relaciones entre particulares, sin que bastase para considerar que se cumplía este requisito la

¹⁹¹² Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 7 de mayo de 2020, *LG y otros c. Rina Spa y Ente Registro Italiano Navale*, C-641/18, ECLI:EU:C:2020:349.

¹⁹¹³ *Ibid.*, párrs. 14 y 15.

¹⁹¹⁴ *Ibid.*, párr. 20.

¹⁹¹⁵ *Ibid.*, párrs. 21 – 26.

¹⁹¹⁶ DOCE L 21, de 16 de enero de 2001, págs. 1 – 23.

¹⁹¹⁷ DOUE L 351, de 20 de diciembre de 2012, págs. 1 – 32. *Vid.* también el análisis correspondiente en las Conclusiones del Abogado General Sr. Maciej Szpunar presentadas el 14 de enero de 2020, *LG c. Rina Spa y Ente Registro Italiano Navale*, C-641/18, ECLI:EU:C:2020:3.

existencia de una finalidad pública¹⁹¹⁸. En el caso de las actividades de las sociedades de clasificación, aunque su finalidad fuese la de garantizar la seguridad de los pasajeros de un buque y se realizaran en interés de un Estado, no implicaban el ejercicio de prerrogativas de poder público, ya que los servicios se prestan en virtud de un contrato mercantil entre la sociedad de clasificación y el naviero, las facultades de interpretación y elección de los requisitos técnicos aplicables se reservaban a las autoridades panameñas y la eventual revocación de los certificados del buque no se deriva de la facultad de decisión de las sociedades de clasificación, sino de la aplicación y verificación de los requisitos previstos en un marco jurídico predeterminado¹⁹¹⁹. Este pronunciamiento va en consonancia con lo declarado por el TJUE en un caso anterior referido a las sociedades RINA¹⁹²⁰. El TJUE añadió que, de conformidad con la regla 6.c) y d) del capítulo I del convenio SOLAS, en caso de falta de conformidad del buque, la organización reconocida debía informar a las autoridades del Estado de pabellón, ya que estas seguían siendo responsables y garantes de la responsabilidad de la integridad y la eficacia de la inspección o reconocimiento¹⁹²¹.

Por lo que respecta a la posible aplicación de la inmunidad de jurisdicción a las sociedades de clasificación en relación con las actividades llevadas a cabo en nombre, por cuenta y por delegación de un Estado, el TJUE consideró que se trataba de una cuestión en la que incidía la práctica estatal, pero recordó que no se debía privar a los demandantes de su acceso a los tribunales en virtud del artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea¹⁹²². De la misma forma, el TJUE indicó que, actualmente, en la práctica internacional la inmunidad de jurisdicción de los Estados no tiene un valor absoluto, sino que se reconoce cuando el litigio se refiere a actos de soberanía *iure imperii* y puede excluirse en los casos no relacionados con el poder público, como sería el caso de autos, por lo que los tribunales italianos serían competentes para enjuiciar el caso¹⁹²³.

3.4.1.4.- Otros mecanismos

En el ámbito de las relaciones bilaterales y multilaterales de los Estados, también se ha explorado la inclusión de cláusulas de cumplimiento de determinados convenios de la OMI (particularmente, el convenio MARPOL) en los acuerdos de libre comercio con terceros Estados. Ejemplos de esta práctica son los últimos tratados comerciales celebrados entre los Estados Unidos y otros países americanos y asiáticos y, en el ámbito multilateral, el Tratado Integral y Progresivo de Asociación Transpacífico, de 8

¹⁹¹⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 7 de mayo de 2020, *cit.*, párrs. 31 – 41.

¹⁹¹⁹ *Ibid.*, párrs. 41 – 52.

¹⁹²⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 16 de junio de 2015, *Presidenza del Consiglio dei Ministri y otros c. Rina Services SpA, Rina SpA y SOA Rina Organismo di Attestazione SpA*, C-593/13, ECLI:EU:C:2015:399, párrs. 17 – 22.

¹⁹²¹ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 7 de mayo de 2020, *cit.*, párr. 48.

¹⁹²² *Ibid.*, párrs. 53 – 55.

¹⁹²³ *Ibid.*, párrs. 56 – 58.

de marzo de 2018, celebrado entre Australia, Brunéi, Canadá, Chile, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam¹⁹²⁴. Este método no se restringe a una función concreta del Estado de conformidad con la CNUDM (Estado de pabellón, Estado rector del puerto o Estado ribereño), sino que impone el cumplimiento del convenio en cuestión a todas las partes del acuerdo, en cualquiera de esas facetas, pero la condicionalidad de un convenio relevante económicamente para un Estado puede ser un incentivo adicional para mejorar su cumplimiento de los estándares de seguridad y protección del medioambiente en el transporte marítimo. Además, este mecanismo permite vincular los convenios comerciales o de carácter económico con la protección del medioambiente marino y de la seguridad de la vida humana en el mar.

Se ha sugerido que se aplique a la contaminación del medio marino un régimen similar al del Convenio para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar de la FAO, de 1995¹⁹²⁵, que se explicará en la segunda sección del capítulo cuarto. Aunque hasta la fecha no se ha concluido ningún convenio en tal sentido, con toda probabilidad la existencia de un instrumento omnicompreensivo de medidas para reforzar el cumplimiento de las disposiciones de la CNUDM y especialmente de la OMI sería beneficioso para la eficacia de tales disposiciones, aunque su contenido sería difícil de definir, debido a la gran disparidad de ámbitos normativos a los que se hace referencia en los instrumentos cuya implementación se pretendería incentivar.

Además, teniendo en cuenta la libertad casi total con la que cuentan los navieros para elegir el Estado de pabellón de sus buques, resulta fundamental que estos se involucren en el mantenimiento de la seguridad marítima y del medioambiente marino, es necesario destacar la importancia de las iniciativas de responsabilidad social corporativa (RSC) en este ámbito, ya que podrían mejorar determinadas prácticas y reforzar la aplicación de las normas relacionadas con la sostenibilidad medioambiental y la calidad del sector incluso aunque fallase el control por parte del Estado de pabellón. La tendencia a crear este tipo de programas en las empresas navieras se ha incrementado en los últimos años, especialmente como instrumento para fomentar la transparencia y la confianza de todos los interesados en la actividad, incluyendo el Estado de pabellón, los Estados rectores de los puertos, los sindicatos y las asociaciones de empresarios¹⁹²⁶. En ámbito de los buques tanque, existen acuerdos privados a los que voluntariamente se pueden adherir los propietarios para resarcir al FIDAC y al fondo complementario de la

¹⁹²⁴ Vid. HUANG, J., y HU, J., *op. cit.*, págs. 60 y 61.

¹⁹²⁵ Vid. CASADO, C., “Vessels on the High Seas: Using a Model Flag State Compliance Agreement to Control Marine Pollution”, *cit.*, págs. 215 y 216.

¹⁹²⁶ Vid. FASOULIS, I., y KURT, R. E., “Determinants to the implementation of corporate social responsibility in the maritime industry: a quantitative study”, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, vol. 3, n.º. 1 y 2, 2019, págs. 17 y 18.

indemnización pagada por la responsabilidad del propietario del buque por contaminación por hidrocarburos, hasta determinados límites¹⁹²⁷.

Por último, en alguno de los Estados de donde procede una gran parte de los propietarios de los buques que navegan bajo pabellón de conveniencia, se ha intentado crear un mecanismo de aplicación del contenido de alguno de los convenios de la OMI relativos a la protección del medio marino. Por ejemplo, en los Estados Unidos, el instrumento a través del cual se incorporó el MARPOL 73/78 (*Act to Prevent Pollution from Ships*¹⁹²⁸) amplió su ámbito de aplicación a los buques de registro o nacionalidad estadounidense o explotados bajo la autoridad de los Estados Unidos, dondequiera que se encuentren, así como a los buques que enarbolan pabellón extranjero y que se encuentren en el mar territorial de los Estados Unidos¹⁹²⁹. Como se puede observar, se trata de una aplicación práctica de la teoría de la relación auténtica o del control efectivo.

3.4.2.- Los MOU y el impacto de sus listas sobre los pabellones de conveniencia

Como es sabido, la evolución de los sistemas de control por el Estado rector del puerto ha derivado en prácticamente todo el mundo hacia la creación de mecanismos de coordinación regional de las inspecciones de las condiciones a bordo de los buques. El control de los buques deficientes es el principal objetivo de los MOU, que constituyen los mecanismos más conocidos de cooperación para llevar a cabo el control de buques extranjeros por parte del Estado rector del puerto. Su fundamento jurídico lo constituye el artículo 218 de la CNUDM, que permite al Estado rector del puerto realizar investigaciones e iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de un buque que se encuentre voluntariamente en un puerto de ese Estado, cuando tal descarga se realice fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables¹⁹³⁰. Los MOU comenzaron a aprobarse a partir de 1982 como reacción frente a las catástrofes derivadas de la inactividad de determinados Estados de pabellón frente a incumplimientos flagrantes de los estándares medioambientales y de seguridad a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón, con el objetivo de reforzar y garantizar la aplicación de determinados convenios y estándares internacionales. Salvo el MOU de París, los demás MOU se adoptaron después de que la OMI aprobara su

¹⁹²⁷ Estos acuerdos son el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA), ambos de 2006 y disponibles en https://iopecfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/STOPIA_2006_and_TOPIA_2006_as_amended_2017_s.pdf (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020).

¹⁹²⁸ APPS, 33 U.S.C. §§1905-1915.

¹⁹²⁹ *Vid.* DE WOLFF, D., *op. cit.*, pág. 1488.

¹⁹³⁰ *Vid.* SAGE, B., "Identification of 'High Risk Vessels' in coastal waters", *Marine Policy*, vol. 29, n.º. 4, 2005, pág. 350.

decisión sobre el refuerzo regional del cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad marítima.

El control se efectúa también sobre los buques que enarbolan el pabellón de Estados no miembros de los MOU, pero las actuaciones se realizan una vez el buque ha entrado a puerto y, por tanto, en las aguas interiores de los Estados, por lo que los buques están sujetos a la jurisdicción de los Estados que realizan la inspección y, en su caso, la detención, de conformidad con los artículos 2.1, 211, 218, 219 y 226 de la CNUDM, y no se produce una vulneración de la regla de *pacta tertiis*. Asimismo, cabe destacar que no se trata de un mecanismo específico de lucha contra los pabellones de conveniencia, sino que se dirige a evitar el tráfico marítimo con buques deficientes, independientemente de su pabellón.

El primer MOU y el más relevante por razón de cercanía es el MOU de París, creado en 1982 como respuesta al accidente del *Amoco Cádiz*, petrolero de pabellón liberiano hundido frente a las costas de la Bretaña francesa en 1978 como consecuencia de un temporal que causó graves daños ambientales derivados del vertido de crudo. Su principal objetivo es eliminar del tráfico marítimo a los buques deficientes y su principio básico es que la responsabilidad de cumplir con el Derecho internacional corresponde al propietario o al explotador del buque, y que el Estado de pabellón es responsable de asegurar el cumplimiento de esa obligación. En él participan las administraciones marítimas de 27 Estados¹⁹³¹, además de la Comisión Europea y otras entidades, como la OIT o la OMI.

Los mecanismos utilizados para realizar el control de los buques son el de la inspección armonizada a través de las autoridades cualificadas de los Estados miembros y, en su caso, el de detención y denegación de acceso de los buques deficientes¹⁹³². Además, los criterios establecidos en su Anexo 1, entre los que se incluye el número de detenciones de buque que enarbolan el mismo pabellón que el buque en los tres años anteriores, permiten identificar a los buques cuya navegación entraña un mayor riesgo¹⁹³³. En 2018, al amparo de este mecanismo se realizaron 17952 inspecciones, de las cuales resultaron 9368 incidencias, 566 detenciones y 24 prohibiciones de

¹⁹³¹ Como es bien conocido, los Estados miembros del MOU de París son Alemania, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía, Rusia y Suecia. Desde el punto de vista de la ITF, tanto Chipre como Malta ofrecen pabellones de conveniencia, y también se consideran como tales los segundos registros de Alemania y Francia, así como algunos segundos registros de Reino Unido (Bermudas y Gibraltar). Sin embargo, el art. 1.5 del MOU de París exige cierta suficiencia de la administración marítima para llevar a cabo el control, por lo que, desde este punto de vista, no se presentarían en ellos una de las principales características de los pabellones de conveniencia.

¹⁹³² De acuerdo con CHURCHILL, R., “The Persisting Problem of Non-Compliance with the Law of the Sea Convention: Disorder in the Oceans”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 27, n.º. 4, 2012, págs. 814, 818 y 819, la posibilidad de denegación de entrada a puerto de los MOU es uno de los mejores instrumentos para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la CNUDM y de evitar el incumplimiento de su art. 94.

¹⁹³³ *Vid.* SAGE, B., *op. cit.*, págs. 350 y 351.

entrada¹⁹³⁴. Durante las inspecciones, se verifica el grado cumplimiento del buque con los estándares recogidos en los anexos al MOU, especialmente los relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación marina y las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques. La aplicación principio de trato no más favorable implica que no se establecen distinciones durante los procedimientos entre los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro del MOU o el de un tercer Estado. Además, no se puede aplicar ninguna discriminación por razón de pabellón en la aplicación de las disposiciones del MOU, sino que se deben aplicar criterios objetivos de determinación del riesgo que supone un buque determinado para decidir si se realiza la inspección¹⁹³⁵. Además, las inspecciones están armonizadas no solo en el sentido de que se ha producido una homogeneización de los procedimientos seguidos, sino también en el sentido de que un buque que haya sido inspeccionado por un Estado miembro del MOU no podrá volver a ser inspeccionado por los demás Estados miembros, siempre y cuando el buque no figure en la lista del anexo I, no se hayan encontrado deficiencias en la inspección anterior y no existan motivos que justifiquen una nueva inspección, especificados en el anexo 8.

En cuanto a la relevancia del pabellón en la clasificación, como es sabido, el número de inspecciones y detenciones de buques que enarbolan un determinado pabellón en los tres años anteriores se contabilizan y determinan la inclusión del pabellón en una u otra lista. Además, resulta muy relevante para la determinación del riesgo que plantea el buque y, por tanto, la probabilidad de que se le realice una inspección ampliada, ya que, de un total de 5 puntos necesarios para que un buque se considere de alto riesgo, que su pabellón se encuentre en la lista negra puede suponer 1 o 2 puntos¹⁹³⁶.

Las listas actualmente vigentes parecen contradecir las características asociadas a algunos de los pabellones de conveniencia más conocidos, ya que se encuentran en la lista blanca Alemania, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermudas, Chipre, Francia, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Liberia, Malta, Panamá y Portugal. En la lista gris, se encuentran Curaçao, San Vicente y las Granadinas, Líbano y Vanuatu. Por último, en la lista negra se encuentran Belice, Camboya, Comoras, Moldavia y Mongolia. Como se puede observar, existen otros pabellones de conveniencia de la lista de la ITF que no se encuentran en ninguna de las listas, lo cual se debe a que no se han cumplido los criterios numéricos para clasificarlos. En cambio, nos parece relevante la inclusión de otros pabellones en la lista negra, ya que su clasificación se basa en criterios objetivos. Se trata de los pabellones de Albania, Islas Cook, Palau, San Cristóbal y Nieves, República del Congo, Sierra Leona, Tanzania, Togo y Ucrania, que también se podrían considerar como pabellones de conveniencia si

¹⁹³⁴ PARIS MOU, *Infographic Paris MoU Annual 2018*, Paris MoU, Paris, 2019, disponible en <https://www.parismou.org/infographic-paris-mou-annual-2018> (fecha de última consulta: 16 de septiembre de 2019).

¹⁹³⁵ Art. 1.2 y 3 del MOU de París.

¹⁹³⁶ Anexo 7 del MOU de París.

se utilizasen para evadir el cumplimiento de los estándares internacionales sobre seguridad marítima.

El MOU de Tokio es muy similar al MOU de París y sus disposiciones son prácticamente idénticas. En su último informe publicado, se indica que, a lo largo de 2018, se llevaron a cabo 31589 inspecciones a 17301 buques, que enarbolaban 99 pabellones; en 18091 inspecciones se encontraron deficiencias, y 934 buques con 63 pabellones distintos fueron detenidos¹⁹³⁷. La lista gris creció de 66 a 68 banderas, la lista negra aumentó de 11 a 12 banderas, y la lista blanca creció de 37 a 40 banderas¹⁹³⁸. De los 12 pabellones de la lista negra, solo cuatro se encuentran en la lista de la ITF (Camboya, Mongolia, Corea del Norte y Barbados), ya que la mayoría se encuentra en las listas gris (Jamaica, Sri Lanka, Belice, Vanuatu y Curaçao) y blanca (San Vicente y las Granadinas, Gibraltar, Chipre, Malta, Bermudas, Antigua y Barbuda, Panamá, Liberia, Islas Marshall, Bahamas, Islas Caimán, Francia y Alemania)¹⁹³⁹. Además, los principales pabellones de los buques detenidos eran Barbados, Jamaica, Kiribati, Mongolia, Togo, Palau, Sierra Leona, Corea del Norte, Islas Cook y Niue¹⁹⁴⁰, aunque también, en menor proporción, algunos de los otros pabellones de conveniencia de la lista de la ITF, como Belice, Vanuatu, Chipre, Antigua y Barbuda, Malta, San Vicente y las Granadinas, Liberia y Panamá.

Los últimos resultados del MOU de Abuya arrojan un resultado distinto, ya que los principales Estados de pabellón en cuyos buques se encontraron deficiencias son Panamá, Liberia, Islas Marshall, Singapur, Bahamas, Chipre, Hong Kong, Malta, Países Bajos, Vanuatu, Antigua y Barbuda, Grecia y Portugal¹⁹⁴¹. Como se puede advertir, varios de estos pabellones aparecen en la lista blanca del MOU de París.

En el MOU del Caribe, los principales pabellones por número de deficiencias detectadas fueron los Países Bajos, Antigua y Barbuda, Jamaica, Francia, Curaçao, San Cristóbal y Nieves, Surinam e Islas Caimán¹⁹⁴². En este caso, como se puede apreciar, no hay incidencia de pabellones que no se correspondan con el propio contexto geográfico del MOU.

En cuanto al MOU del Mar Negro, los pabellones en cuyos buques se detectó un mayor número de deficiencias fueron Panamá, Tanzania, Togo, Comoras, Moldavia,

¹⁹³⁷ Tokyo MOU, *Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region – 2018*, pág. 11, disponible en <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN18-web.pdf> (fecha de última consulta: 6 de enero de 2020).

¹⁹³⁸ *Ibid.*, pág. 12.

¹⁹³⁹ *Ibid.*, págs. 34 y 35.

¹⁹⁴⁰ *Ibid.*, pág. 17.

¹⁹⁴¹ ABUJA MOU, *Port State Control Inspection Statistics 2019*, disponible en <http://www.abujamou.org/post/19Statis.pdf> (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020), pág. 11.

¹⁹⁴² CARIBBEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, *Annual Report 2018*, disponible en http://www.caribbeanmou.org/sites/default/files/annual_report_2018.pdf (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020), pág. 15.

Sierra Leona, Belice, Islas Cook, Antigua y Barbuda, Palau, Chipre, Italia y San Vicente y las Granadinas, mientras que, por número de detenciones, el orden de estos Estados sería el siguiente: Panamá, Tanzania, Comoras, Togo, Moldavia, Sierra Leona, Antigua y Barbuda, Islas Cook, Italia, Palau, Belice, Chipre y San Vicente y las Granadinas¹⁹⁴³. Como se puede observar, esta lista coincide parcialmente con la lista negra del MOU de París, pero, en este caso, como en los informes de otros MOU, también aparecen pabellones de conveniencia que se encuentran en la lista blanca, como Panamá, lo cual podría indicar que las condiciones de los buques que se utilizan en la zona cubierta por este MOU son significativamente peores a las de los buques del mismo pabellón que navegan en otras aguas. Sin embargo, esto no indica necesariamente una política de las autoridades del Estado de pabellón, sino que podría deberse a una estrategia de los navieros, que podrían variar la calidad de su flota en función de los espacios marítimos, aprovechándose de la permisividad o la incapacidad del Estado de pabellón para imponer el cumplimiento del Derecho internacional y de su propia legislación marítima.

En el caso del MOU del Océano Índico, en su último informe se puede observar que el pabellón cuyos buques contabilizaron más inspecciones y deficiencias fue Panamá, seguida de la Liberia, Islas Marshall, Hong Kong, Singapur, Rusia, Malta, Bahamas, Chipre, Antigua y Barbuda, China, Noruega y Grecia¹⁹⁴⁴. En cuanto a los principales pabellones por número de detenciones, se encuentran entre ellos Antigua y Barbuda, Panamá, Chipre, Liberia, Malta, Hong Kong, Singapur, Noruega, China, Islas Marshall y Bahamas¹⁹⁴⁵.

Por último, en el último informe del MOU de Riad, los principales pabellones en cuyos buques se detectaron deficiencias fueron Panamá, Islas Marshall, Liberia, Singapur, San Vicente y las Granadinas, Hong Kong, Malta, Bahamas, la India, San Cristóbal y Nieves, Chipre y Tanzania¹⁹⁴⁶. Además, el único Estado con detenciones numerosas fue Panamá.

Los resultados de las inspecciones y detenciones de los distintos MOU, aunque no son del todo comparables debido a la disparidad del número de inspecciones realizadas en cada región y a diferencias en la sistemática, permiten confirmar que muchos de los Estados considerados desde hace décadas como pabellones de conveniencia, a pesar de haber ratificado los convenios oportunos, siguen presentando más deficiencias que los

¹⁹⁴³ BLACK SEA MEMORANDUM OF UNDERSTANDING, *Port State Control in the Black Sea Region – Annual Report 2018*, Black Sea Port State Control secretariat, Istanbul, 2019 disponible en <http://www.bsmou.org/downloads/annual-reports/BSMOU-AR-2018.pdf> (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020), pág. 9.

¹⁹⁴⁴ INDIAN OCEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING, *Annual Report 2019*, disponible en <http://www.iomou.org/php/iomoudoc2/annrep19.pdf> (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020), pág. 36.

¹⁹⁴⁵ *Ibid.*, pág. 37.

¹⁹⁴⁶ RIYADH MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, *Annual Report 2018*, disponible en [http://www.riyadhmo.org/public_html/assets/uploads/images/RMoU%202018%20Annual%20Report%20\(2\).pdf](http://www.riyadhmo.org/public_html/assets/uploads/images/RMoU%202018%20Annual%20Report%20(2).pdf) (fecha de última consulta: 11 de mayo de 2020), págs. 15 – 17.

pabellones de los Estados marítimos tradicionales. Desde este punto de vista, se podría considerar que los conceptos de buques deficientes se corresponden con un pabellón de conveniencia, aunque esto no ocurre en todas las regiones ni en todos los casos, ya que existe un buen número de pabellones de conveniencia que se encuentra en las listas blancas del MOU de París y del MOU de Tokio. Este dato tiene gran relevancia, ya que se trata de los MOU en cuyo marco más inspecciones se realizan y, por tanto, los más representativos, aunque se debe tener en cuenta su carácter regional. Sin embargo, no deja de llamar la atención la mayor incidencia de deficiencias y detenciones en buques de un mismo pabellón en regiones determinadas, lo cual recuerda que en los pabellones de conveniencia es fundamental el estado en el que el propietario o la persona que explota el buque desee o pueda mantenerlo, ya que bajo un mismo pabellón se pueden encontrar buques sin apenas deficiencias y buques con un gran número de deficiencias y detenciones. Además, se debe tener en cuenta que hay pabellones que, pese a no tener la consideración de pabellones de conveniencia, tienen un nivel de deficiencias y detenciones que los asemeja a tal concepto y, por tanto, también deberían recibir especial atención.

CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO TERCERO

1.- La flexibilidad en los requisitos de nacionalidad tanto para los oficiales como para la tripulación que caracteriza a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia favorece el empleo de tripulaciones de Estados con legislaciones poco protectoras del trabajador frente a las de otros Estados más garantistas, debido al porcentaje que representan los salarios y demás gastos sociales de los trabajadores en los costes de explotación del buque y a la priorización del beneficio económico sobre otros criterios empresariales. Frecuentemente las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores del mar son deficientes y, en muchos casos, la libertad de contratación da lugar a una situación de semiesclavitud. A pesar de la naturaleza intrínsecamente internacional del trabajo en el mar y de la extensión del fenómeno de los pabellones de conveniencia, los tratados internacionales han tardado décadas en dar respuesta a los problemas más frecuentes relacionados con él. Existe un vínculo entre las tripulaciones de conveniencia y los riesgos para la seguridad del buque.

2.- Al igual que otras organizaciones internacionales, la OIT abandonó el tratamiento directo de las cuestiones relacionadas con los pabellones de conveniencia y centró su política normativa en establecimiento de estándares de vida y trabajo a bordo de los buques y en la creación de mecanismos de actuación, generalmente dependientes del Estado de pabellón (a excepción de los procedimientos de queja, que involucraban a otros Estados pero cuya resolución dependía finalmente del Estado de pabellón), contra los buques deficientes. El Convenio sobre el trabajo marítimo supone un salto cualitativo en la aplicación de los estándares de la OIT, ya que se prevén las inspecciones por parte del Estado rector del puerto, por lo que su amplia ratificación por parte de Estados que ofrecen pabellones de conveniencia es significativa, aunque se siguen constatando incumplimientos graves en numerosos buques.

3.- Las obligaciones impuestas a los Estados de pabellón en el artículo 94.3 de la CNUDM se han desarrollado en numerosos tratados adoptados en el seno de la OIT. Sin embargo, la ratificación de los tratados en materia de condiciones de vida y trabajo en el mar por parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia ha sido desigual. Con carácter general, se puede concluir que el número de ratificaciones entre los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia es muy reducido, con la notable excepción del Convenio sobre trabajo marítimo de 2006, que resulta de aplicación en 27 de los 35 Estados y territorios cuyo pabellón se considera de conveniencia. Existe un grupo de Estados que no ha ratificado prácticamente ninguno de los tratados y de territorios a los que no se les aplica prácticamente ningún tratado, integrado por Tonga, Islas Caimán, Corea del Norte, Islas Marshall y Vanuatu, seguidos por Camboya, Guinea Ecuatorial, Georgia, Mongolia, Santo Tomé y Príncipe, Liberia, Myanmar, Honduras, San Vicente y las Granadinas, Antigua y Barbuda, Jamaica y Comoras. En general, todos los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son partes en un número muy inferior de tratados en relación con los Estados marítimos tradicionales. Por tanto, hasta la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, existía una clara distinción entre estos y los demás pabellones de conveniencia. Sin embargo, la situación podría cambiar en las próximas décadas, ya que el Convenio sobre el trabajo en el mar recoge muchos de los estándares previos y el número de ratificaciones alcanzadas sugiere un cambio en la voluntad de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. En cambio, esta conclusión no se puede extender al ámbito pesquero, cuyos convenios reguladores han sido ratificados por un número muy escaso de Estados que ofrecen pabellones de conveniencia.

4.- En este ámbito, además de las competencias del Estado de pabellón y del Estado rector del puerto, se prevé la actuación del Estado de nacionalidad de la gente de mar, tanto en el marco de la garantía del cumplimiento de los requisitos del Convenio sobre trabajo marítimo en materia de contratación, colocación y seguridad social, como en el de la protección diplomática. La concurrencia de competencias de distintos Estados en interés de la gente de mar ha facilitado la asistencia en caso de abandono de la tripulación por parte del naviero. Sin embargo, los tratados adoptados en el seno de la OIT no tienen ningún mecanismo específico de sanción por incumplimiento. Las inspecciones y detenciones realizadas en el marco de los MOU revelan que, aunque las deficiencias relacionadas con las condiciones de vida y trabajo a bordo no son las más numerosas, muchas de ellas constituyen deficiencias graves de los derechos de los trabajadores.

5.- Aunque el TIDM declaró que los derechos humanos se aplican en los espacios marítimos, no es competente para enjuiciar estas cuestiones, por lo que estos litigios se deberán dilucidar ante los tribunales competentes por razón de la materia (en el ámbito regional europeo, el TEDH o, en lo que concierne a sus competencias, el TJUE). Esta opción, aunque podría dificultar la resolución de los casos relativos a la hipotética responsabilidad de un Estado, facilita el acceso de la gente de mar a la justicia, ya que los tribunales competentes en materia de derechos humanos permiten el acceso de

personas físicas a sus procedimientos de manera relativamente sencilla, lo cual debería redundar en una mayor protección de los derechos de las personas, aunque, en el caso del TJUE, se ha tendido a priorizar las libertades comunitarias sobre los derechos colectivos de los trabajadores.

6.- Las características de los pabellones de conveniencia hacen que su uso dificulte el enjuiciamiento y la eventual responsabilidad o condena de los verdaderos propietarios o explotadores del buque, así como la posibilidad de que los trabajadores se resarzan de los daños o puedan hacer valer sus créditos sobre el buque. Como se ha indicado, la existencia de compañías de un solo buque y la creación de entramados societarios en distintos territorios impide conocer la identidad de los verdaderos responsables de los incumplimientos en muchas ocasiones y les proporciona impunidad, ya que el crédito de los trabajadores solo se puede ejecutar contra el buque, que suele tener un valor reducido. Incluso en el caso en que se llegara a identificar a los verdaderos propietarios del buque, la renuencia de los tribunales tanto nacionales como internacionales a aplicar la doctrina del levantamiento del velo en el ámbito marítimo dificulta que se pueda satisfacer la totalidad del crédito de la gente de mar. El perjuicio del sistema de pabellones de conveniencia para los trabajadores del mar que sean acreedores del naviero es ostensible, y la única sanción real que resta al Estado de pabellón es la cancelación del registro del buque, cuya eficacia dista mucho de la que supondría la amenaza de un proceso judicial que afectase a los intereses del verdadero propietario.

7.- Los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia continúan ofreciendo ventajas en relación con la carga impositiva que soportan sus usuarios y facilitan la BEPS. La configuración de los tributos es similar en los principales Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. Desde el principio del fenómeno de los pabellones de conveniencia, se ha considerado como una forma de alterar la competencia en la navegación marítima, pero, dado que las cuestiones tributarias conciernen a los asuntos internos de los Estados, hasta hace dos décadas no se tomaron medidas para evitar las prácticas fiscales perniciosas. Hasta entonces, para reducir la ventaja competitiva que supone la tributación, los Estados marítimos tradicionales trataron de ofrecer incentivos a las empresas navieras, creando regímenes tributarios especiales para ellas, y, a finales del siglo XX, muchos de ellos modificaron sus legislaciones para establecer un impuesto por tonelaje. Aunque en algunos momentos esta estrategia consiguió repatriar parte del tonelaje perdido, esta estrategia no ha conseguido detener el crecimiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia.

8.- La aproximación a los pabellones de conveniencia como paraísos fiscales no resulta operativa actualmente. Aunque, desde 1999, se crearon diversos foros en organizaciones internacionales para abordar esta cuestión, pocos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han sido identificados como paraísos fiscales o Estados con regímenes fiscales potencialmente perniciosos. Además, las decisiones de los foros generalmente tienen el carácter de directrices y suponen un riesgo reputacional para los Estados identificados como tales. Sin embargo, para evitarlo, bastaba con que los

Estados asumieran el compromiso de establecer estándares de transparencia e intercambio de información, ya que el objetivo de la identificación es fomentar la transparencia financiera y no imponer un tipo impositivo efectivo a los Estados o un régimen particular de tributación. Por ello, en la actualidad, muchas de las listas están vacías de contenido o contienen muy pocas jurisdicciones. En el caso de la Unión Europea, la situación es similar. Por tanto, se ha roto el vínculo que se había establecido inicialmente entre los pabellones de conveniencia y los paraísos fiscales.

9.- Algunos de los tratados adoptados en el seno de la OMI incluyen disposiciones sobre la actuación de Estados distintos del Estado de pabellón, pero la mayoría se fundamenta en la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón. Aunque el estado de ratificación actual de algunos tratados es excelente, muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia tardaron décadas en convertirse en Estados parte (teniendo en cuenta tanto la fecha de adopción del tratado como la fecha de independencia o creación del registro de buques del Estado). En algunos casos, apenas existe diferencia entre los Estados marítimos tradicionales y los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia en relación con los tratados ratificados, como en el caso de Liberia, Tonga, Vanuatu, Islas Marshall y Antigua y Barbuda, que tienen un número de ratificaciones muy similar al de Alemania y Portugal. Llama la atención el número de ratificaciones de algunos Estados que no tienen apenas marina de guerra, por lo que no cuentan con la capacidad de imponer el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los tratados y es necesario recurrir a las listas de los MOU o de la ICS para obtener una imagen más realista del grado de aplicación de esos tratados. A pesar de las resoluciones de la OMI para fomentar el cumplimiento de las disposiciones de los convenios adoptados por sus Estados parte, los incumplimientos persisten. La OMI no dispone de competencias para sancionar a los Estados que no aplican los tratados en los que son parte y sus resoluciones en las que se desarrollan los deberes de los Estados de pabellón, tienen valor de *soft law*, por lo que la labor fundamental de la OMI en estos casos es la de prestar asistencia técnica para el desarrollo de capacidad en los Estados de pabellón.

10.- La utilización de pabellones de conveniencia supone un obstáculo para la aplicación efectiva de los convenios que regulan el final de la vida útil de los buques debido a las facilidades que ofrecen para ocultar la identidad del verdadero propietario del buque, que dificulta o impide el cumplimiento de sus obligaciones con respecto a esos tratados. Asimismo, permiten la prolongación de la vida útil de buques que no cumplen con los requisitos para navegar en sus Estados de pabellón originales y fomentan industrias que suponen un grave riesgo para el medioambiente y para la salud de las personas. A pesar de que existe normativa para evitar los movimientos de buques hacia las plantas de reciclaje que no cumplen con unos estándares mínimos, esta tiene lagunas en algunos puntos clave y se centra en las competencias del Estado de pabellón del buque, por lo que el cambio de pabellón permite que los navieros eviten su aplicación con suma facilidad. La incidencia de buques que se van a desguazar es muy elevada en determinados registros y, aunque alguno de estos Estados haya reorientado

su política para reducir el número de buques listos para el desguace que enarbolan su pabellón, no tienen forma de comprobar si la intención real de los propietarios concuerda con la declarada en el momento del registro. En algunos casos, el cambio de pabellón se produce durante el viaje final del buque, en infracción del artículo 92.1 de la CNUDM. La interposición de entramados societarios, la ausencia de seguimiento de los cambios de pabellón y la escasa práctica de reclamación de responsabilidad por los daños causados en este ámbito proporcionan impunidad a los responsables de los eventuales daños y a los Estados de pabellón.

11.- La persistente vinculación entre los buques que enarbolan pabellón de conveniencia y los casos de contaminación marítima se debe a la aplicación deficiente del Derecho internacional por parte de algunos de ellos, así como a la gran discrecionalidad que se deja a los navieros en el cumplimiento de las obligaciones que imponen los tratados internacionales. Por ello, en las últimas décadas, de forma paralela a la consolidación del fenómeno de los pabellones de conveniencia, se han desarrollado las competencias de los Estados distintos del Estado de pabellón del buque para garantizar la seguridad marítima, especialmente la del Estado rector del puerto. Sin embargo, se conciben como complementarias y no sustitutivas de las competencias del Estado de pabellón. El hecho de que el pabellón se tenga en cuenta como criterio de determinación del riesgo que supone el buque, la publicación de listas por parte de los MOU y la posibilidad de denegación de entrada al puerto han motivado mejoras en las condiciones de los buques que enarbolan determinados pabellones de conveniencia. Aunque la inclusión de buques en las listas negras de los MOU constituye un criterio objetivo y empírico para determinar la posible falta de voluntad o capacidad de los Estados para ejercer su control y jurisdicción efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón, las listas de los MOU no son totalmente concluyentes, debido a la selección de criterios técnicos. Además, la falta de coincidencia de clasificación de los Estados en las listas de cada MOU podría sugerir que los navieros que utilizan un mismo pabellón varían la calidad de sus buques en función de la región en la que operan.

12.- Otro de los problemas que suponen los pabellones de conveniencia es el reconocimiento de sociedades de clasificación poco cualificadas. Debido a la complejidad técnica de su labor, no todos los Estados están capacitados para ejercer un control efectivo sobre las actividades de las sociedades de clasificación ni para evitar posibles malas prácticas. Al mismo tiempo, la obligación de independencia de las organizaciones reconocidas se predica con respecto a las personas físicas y jurídicas, pero no frente a los Estados, por lo que jurídicamente se sugiere un cierto grado de control de la sociedad por parte del Estado de pabellón, aunque no por ello se le extenderá la inmunidad diplomática que corresponde al Estado de pabellón ante el juez nacional. Sin embargo, la responsabilidad en caso de negligencia de las sociedades clasificadoras no está claramente delimitada en Derecho internacional público, lo cual es muy relevante en un eventual litigio por los daños causados por el buque cuando el verdadero propietario u otros responsables no pueden ser condenados por no poder ser identificados o en virtud de acuerdos de descargo de responsabilidad. A pesar de la

existencia de una corriente doctrinal favorable a la responsabilidad de las sociedades de clasificación, la atribución de la responsabilidad de la sociedad de clasificación al Estado de pabellón no se produce en la práctica.

CAPÍTULO CUARTO.- Los pabellones de conveniencia como mecanismo facilitador de actividades ilícitas y la respuesta del Derecho del Mar

INTRODUCCIÓN

En numerosas ocasiones, los motivos por lo que los navieros escogen determinados pabellones de conveniencia tienen consecuencias negativas a lo largo y ancho del planeta, y ello en múltiples ámbitos. Así, desde el primer momento de su existencia, los pabellones de conveniencia estuvieron asociados a actividades ilícitas o a determinadas consecuencias nocivas para la navegación y para los intereses de la humanidad. En relación con las actividades ilícitas, baste recordar, por ejemplo, la utilización abusiva de pabellones extranjeros para acceder a caladeros de pesca o mercados reservados para determinados Estados, o para traficar con sustancias de contrabando, como se expuso en la sección primera del capítulo segundo, con ocasión del análisis de los orígenes del fenómeno estudiado, o bien la utilización actual de pabellones de conveniencia para impedir la identificación de los sujetos responsables de la realización de determinadas actividades ilícitas en el mar.

En los últimos años, la pesca INDNR se ha conceptualizado como parte del delito pesquero y, con ello, como una de las manifestaciones de la delincuencia organizada transnacional. Sin embargo, especialmente desde el comienzo del siglo XXI, la preocupación por la seguridad de las actividades marítimas se ha extendido a otros ámbitos y, particularmente, la vinculación de las actividades marítimas (no exclusivamente pesqueras) con el terrorismo y la financiación de organizaciones terroristas, el tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas, el tráfico de armas y la proliferación de armas de destrucción masiva, y el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. Al margen de la regulación sectorial de cada una de estas facetas de la delincuencia organizada transnacional, en las últimas décadas se han desarrollado diversos estándares y normas relativas a la transparencia que se contraponen a la opacidad sobre los verdaderos propietarios de los buques que caracteriza la práctica de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. La aplicación de estas medidas, aunque no esté prevista específicamente para las actividades marítimas, mejoraría la rendición de cuentas de las personas físicas y jurídicas implicadas en cualquiera de los efectos problemáticos derivados de la utilización de pabellones de conveniencia, por lo que se trata de herramientas transversales. Asimismo, el aumento de las exigencias de transparencia podría mitigar un fenómeno análogo al de los pabellones de conveniencia que recientemente se ha traído a colación en el seno de la OMI: la práctica de los pabellones fraudulentos.

A pesar de las implicaciones de las actividades pesqueras en la seguridad internacional, este capítulo se estructura en dos secciones que respetan la separación tradicional entre las cuestiones pesqueras y los aspectos puramente securitarios. En la primera sección, se abordarán cuestiones clásicas sobre seguridad. En primer lugar, se analizarán los riesgos que suponen los buques que enarbolan pabellones de conveniencia en relación con el terrorismo y la financiación de organizaciones terroristas, así como los aspectos de la regulación internacional del terrorismo aplicables a las actividades marítimas (4.1). En segundo lugar, se abordará la regulación del tráfico de armas y de la proliferación de armas de destrucción masiva (4.2.1), haciendo

hincapié en la labor del Consejo de Seguridad para evitar riesgos para la seguridad internacional procedente de las actividades marítimas, y del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas (4.2.2). Seguidamente, se estudiarán el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos por vía marítima como otra manifestación de la delincuencia organizada transnacional (4.2.3), distinguiendo la utilización de buques que enarbolan pabellones de conveniencia de los buques sin nacionalidad, muy frecuentes en este ámbito. Por último, se comentará brevemente la aplicabilidad de las normas y estándares sobre transparencia a las actividades marítimas, así como el fraude de pabellón como un fenómeno distinto de los pabellones de conveniencia, pero relacionado con el mismo (4.2.4).

Así, la segunda sección (4.3) estudiará el uso de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca, comenzando por el impacto que los mismos tienen en las actividades pesqueras, su vinculación con la pesca INDNR, las características y los medios de identificación de los pabellones de conveniencia y otras realidades conexas en el ámbito de la pesca (4.3.1). A continuación, se examinarán las aportaciones de distintos estudios realizados en el seno de varias Organizaciones Internacionales al análisis de esta cuestión (4.3.2). Por último, se mostrarán las disposiciones relevantes en materia de registro y jurisdicción sobre los buques contenidas en los distintos instrumentos de Derecho internacional vinculantes y *soft law* adoptados contra la pesca INDNR (4.4.1) y la relevancia de la labor de las OROP para evitar las consecuencias negativas de la utilización de pabellones de conveniencia en buques pesqueros (4.4.2).

SECCIÓN PRIMERA.- El impacto de los pabellones de conveniencia sobre la protección marítima y las actividades de policía marítima

INTRODUCCIÓN

La protección de la seguridad de la navegación marítima constituye un interés fundamental para el desarrollo de las actividades marítimas. Para conseguir una mayor protección de este interés, se han introducido importantes excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en el marco de las actividades de policía marítima. A lo largo de esta sección, se abordará la incidencia del pabellón y de los pabellones de conveniencia en las actividades ilícitas en el mar que ponen en peligro distintos elementos de los Estados, comenzando por el terrorismo y el tráfico de armas, y, a continuación, se analizará el tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas, para acabar con un estudio del papel de los pabellones de conveniencia en el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. Por último, se analizará la necesidad de una mayor transparencia como un problema transversal a todas las actividades marítimas y el uso de pabellones fraudulentos como un nuevo riesgo para la seguridad internacional.

Ante las crecientes situaciones de peligro en el mar, se ha intentado reforzar la protección marítima en sentido propio y, sobre todo, la protección marítima y la seguridad pública, que incluye “todas las acciones destinadas a la protección de las personas, de los bienes y equipos relacionados, directa o indirectamente, con cualquier tipo de actividad marítima frente a tales amenazas”¹⁹⁴⁷, o bien “la combinación de medidas preventivas y represivas que se destinan a proteger las actividades marítimas contra la amenaza o la comisión de actos ilícitos deliberados”¹⁹⁴⁸. En España, se ha utilizado el término de protección marítima como equivalente a los términos “*security*” o “*sûreté*”, para evitar su confusión con la seguridad marítima, que se corresponde con los conceptos de “*safety*” o “*sécurité*”¹⁹⁴⁹. Aunque el concepto de protección marítima (“*maritime security*”) es controvertido, a modo orientativo, se entenderá como la “protección del territorio terrestre y marítimo, la infraestructura, la economía, el medioambiente y la sociedad de un Estado de ciertos actos perjudiciales que ocurren en el mar”¹⁹⁵⁰. De acuerdo con el Secretario General de las Naciones Unidas, la protección marítima incluye los siguientes siete elementos: piratería y robo a mano armada, actividades terroristas relacionadas con buques, tráfico de armas ilegales y armas de destrucción masiva, tráfico de drogas y sustancias estupefacientes, tráfico de migrantes

¹⁹⁴⁷ Vid. SOBRINO, J. M., “Piratería y Terrorismo en el Mar”, *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2008 / Vitoria-Gasteizko Nazioarteko Zuzenbidearen eta Nazioarteko Harremanen Ikastaroak 2008*, vol. 1, n.º. 1, 2009, pág. 97.

¹⁹⁴⁸ Art. 2 del Reglamento (CE) n.º. 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, *DOCE* L 129, de 29 de abril de 2004, págs. 6 – 91.

¹⁹⁴⁹ Vid. SOBRINO, J. M., “La protección marítima, nueva dimensión de la política marítima de la Unión Europea”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 11, n.º. 27, 2007, págs. 417 y 418.

¹⁹⁵⁰ Vid. KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2010, pág. 8, y KLEIN, N., “Maritime Security”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, pág. 583 (traducción propia).

o de personas, pesca INDNR y daño al medioambiente marino¹⁹⁵¹. En este capítulo, solo se excluirá el último elemento, relacionado con la seguridad marítima, ya que se trató en el capítulo tercero.

4.1.- La vinculación de los pabellones de conveniencia con el terrorismo y otros riesgos para la seguridad

Aunque en las últimas décadas el terrorismo se ha relacionado principalmente con el territorio del Estado en un sentido terrestre y con la navegación aérea, existe un vínculo entre el transporte marítimo y algunas facetas del terrorismo¹⁹⁵². Los actos de terrorismo propiamente dichos en el mar continúan siendo infrecuentes, aunque constituyen un riesgo evidente para la protección marítima. En la doctrina, por sus efectos sobre la regulación de la protección marítima, se destacan tradicionalmente dos casos: los secuestros del buque de pasaje *Santa María*, realizado por el Directorio Revolucionario Ibérico de Liberación en señal de protesta contra los regímenes de Salazar y Franco, en 1961, y del *Achille Lauro*, llevado a cabo para reivindicar la causa palestina y exigir la liberación de presos palestinos en Israel, en 1985. En estos casos, no se podía considerar que se tratase de piratería por tratarse de actos de violencia en los que solo está involucrado un buque, por lo que la actuación de los buques de guerra extranjeros se encuentra más limitada, ya que no se les aplicarían los artículos 19 y 22 de la Convención sobre alta mar (ni, actualmente, el artículo 101 de la CNUDM¹⁹⁵³).

¹⁹⁵¹ Vid. SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los océanos y el derecho del mar*, A/63/63, 10 de marzo de 2008, párr. 39. Sobre ejemplos concretos de riesgo en el océano Pacífico, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 39 – 46, se puede extraer una definición del párr. 3 de la Resolución 1566 (2004) del Consejo de Seguridad, de 8 de octubre de 2004, S/RES/1566 (2004), donde se define el terrorismo como “actos criminales, inclusive contra civiles, cometidos con la intención de causar la muerte o lesiones corporales graves o de tomar rehenes con el propósito de provocar un estado de terror en la población en general, en un grupo de personas o en determinada persona, intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto, o a abstenerse de realizarlo”. KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., pág. 45, ha aplicado la definición de terrorismo proporcionada por la Sala de Apelaciones del Tribunal Especial para el Líbano en su *Decisión provisional sobre el Derecho aplicable: terrorismo, conspiración, homicidio, perpetración y acumulación de cargos*, caso STL-11-01/I, de 16 de febrero de 2001, pág. 3, al ámbito marítimo, teniendo en cuenta que los elementos relevantes a efectos de la calificación de un acto como terrorismo marítimo son la comisión o la amenaza de la comisión (incluso en grado de tentativa) de un delito en el mar, contra una instalación marítimo-terrestre, un buque o un puerto, o utilizando un buque; la intención de provocar miedo en la población o de obligar a una autoridad nacional o internacional a hacer o abstenerse de hacer algo, y la existencia de un elemento transnacional. Sobre esta cuestión, vid. también ABAD, M., “El concepto jurídico de terrorismo y los problemas relativos a su ausencia en el ámbito de las Naciones Unidas”, en CONDE, E. (Dir.), e IGLESIAS, S. (Dir. Congr.), *Terrorismo y legalidad internacional*, Dykinson, Madrid, 2012, págs. 105 – 125.

¹⁹⁵² Aunque no existe una definición jurídica de terrorismo aplicable a todos los supuestos, siguiendo a KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 39 – 46, se puede extraer una definición del párr. 3 de la Resolución 1566 (2004) del Consejo de Seguridad, de 8 de octubre de 2004, S/RES/1566 (2004), donde se define el terrorismo como “actos criminales, inclusive contra civiles, cometidos con la intención de causar la muerte o lesiones corporales graves o de tomar rehenes con el propósito de provocar un estado de terror en la población en general, en un grupo de personas o en determinada persona, intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto, o a abstenerse de realizarlo”. KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., pág. 45, ha aplicado la definición de terrorismo proporcionada por la Sala de Apelaciones del Tribunal Especial para el Líbano en su *Decisión provisional sobre el Derecho aplicable: terrorismo, conspiración, homicidio, perpetración y acumulación de cargos*, caso STL-11-01/I, de 16 de febrero de 2001, pág. 3, al ámbito marítimo, teniendo en cuenta que los elementos relevantes a efectos de la calificación de un acto como terrorismo marítimo son la comisión o la amenaza de la comisión (incluso en grado de tentativa) de un delito en el mar, contra una instalación marítimo-terrestre, un buque o un puerto, o utilizando un buque; la intención de provocar miedo en la población o de obligar a una autoridad nacional o internacional a hacer o abstenerse de hacer algo, y la existencia de un elemento transnacional. Sobre esta cuestión, vid. también ABAD, M., “El concepto jurídico de terrorismo y los problemas relativos a su ausencia en el ámbito de las Naciones Unidas”, en CONDE, E. (Dir.), e IGLESIAS, S. (Dir. Congr.), *Terrorismo y legalidad internacional*, Dykinson, Madrid, 2012, págs. 105 – 125.

¹⁹⁵³ En ese sentido, vid. GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, cit., págs. 27 y 166; JORGE, J., “La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la*

Sin embargo, el principal criterio de distinción entre las dos figuras es la finalidad de la violencia empleada, ya que la piratería excluye los actos de violencia con motivación política¹⁹⁵⁴. Sin embargo, como indica SOBRINO, en muchos casos la distinción entre el ánimo de lucro y los motivos políticos se complica, ya que el dinero obtenido de la piratería se destina a organizaciones criminales y terroristas, que, a su vez, proporcionan apoyo humano y logístico a los piratas, por lo que en estos casos se ha utilizado el concepto de piratería de forma análoga para asegurar su represión¹⁹⁵⁵. Las limitaciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque e incluso a los derechos de los Estados ribereños para combatir la piratería y el progresivo desarrollo de la regulación de la piratería y el robo a mano armada en el mar, tanto en el ámbito universal como en el ámbito regional, son bien conocidas¹⁹⁵⁶.

El caso de terrorismo marítimo de mayor impacto sobre el Derecho internacional público fue el del *Achille Lauro*, ya que, con posterioridad a este secuestro, se desarrolló el marco jurídico del terrorismo en el mar mediante la adopción del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), de 10 de diciembre de 1988¹⁹⁵⁷, que se aplica si el buque está navegando o prevé navegar hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas, y también en el caso de que el presunto delincuente se encuentre en el territorio de otro Estado parte¹⁹⁵⁸. Este convenio establece nuevos delitos relacionados con el ejercicio de violencia en el mar que deben ser sancionados

ordenación de los mares y océanos, Iustel, Madrid, 2009, págs. 332 – 334, y KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., págs. 46 – 53.

¹⁹⁵⁴ Sobre la distinción entre los dos conceptos, vid. JORGE, J., *op. cit.*, págs. 334 – 339; SOBRINO, J. M., “Piratería y Terrorismo en el Mar”, *cit.*, págs. 89 y 98 – 113, y HAMZA, R., “Maritime Terrorism and Illicit Trafficking in Arms”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 415 y 416.

¹⁹⁵⁵ Vid. SOBRINO, J. M., “Piratería y Terrorismo en el Mar”, *cit.*, pág. 92, y SOBRINO, J. M., « Le terrorisme et la piraterie maritime », en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, pág. 158.

¹⁹⁵⁶ Vid., v. gr., SÁNCHEZ, B., “Action Undertaken by the International Maritime Organization in the Struggle against Maritime Piracy and Armed Robbery”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 211 – 233; JORGE, J., « La contribution du Conseil de Sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d’Aden et au large des côtes de la Somalie », en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 283 – 300, y SÁNCHEZ, M. L., “The European Strategy against Piracy off the Somaly Coast: A Multi-Pillar Response to a Cross-Pillar Concern”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 323 – 342.

¹⁹⁵⁷ 1678 UNTS 221. Vid. PANCRACIO, J. P., « L’affaire de l’*Achille Lauro* et le droit international », *Annuaire Français de Droit International*, vol. 31, n.º. 1, 1985, págs. 221 – 236; ABAD, M., *La toma de rehenes como manifestación del terrorismo y el Derecho internacional*, Ministerio del Interior, Madrid, 1997, págs. 189 – 197; KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, cit., págs. 148, 151 y 152; ATTARD, F., “IMO’s Contribution to International Law Regulating Maritime Security”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 45, n.º. 4, 2014, págs. 494 – 520, y KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., pág. 54.

¹⁹⁵⁸ Art. 4 del Convenio SUA de 1988.

por los Estados parte: apoderarse de un buque o ejercer control sobre el mismo mediante violencia, amenaza o intimidación; llevar a cabo actos violentos (incluyendo lesiones y muerte) contra una persona que se halle a bordo del buque si se puede poner en peligro la navegación segura de ese buque, destruir o causar daños a un buque o su carga si se puede poner en peligro la navegación segura de ese buque o colocar o hacer colocar en el buque un artefacto o sustancia que puedan tener el mismo efecto, destruir o causar daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpecer gravemente su funcionamiento, y difundir intencionadamente información falsa que ponga en peligro la navegación segura de un buque¹⁹⁵⁹. De la misma forma, se sancionan la inducción, la amenaza y la complicidad en la comisión de estos delitos¹⁹⁶⁰. Todas estas conductas típicas pueden considerarse como actos de terrorismo en el mar.

Sin embargo, el Convenio SUA no se aplica a los buques de guerra ni buques de Estado¹⁹⁶¹, lo cual reduce considerablemente su ámbito de aplicación, ya que este tipo de buques ha sido objeto de atentados terroristas en los últimos años. De conformidad con el artículo 6 del Convenio SUA de 1988, los Estados parte deben establecer su jurisdicción cuando las conductas se cometan contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado, o en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial, o por un nacional de ese Estado¹⁹⁶². Además, un Estado podrá establecer su jurisdicción cuando el delito sea cometido por una persona apátrida con residencia habitual en ese Estado, cuando un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito, o cuando el delito se cometa en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa. Como se puede observar, se establecen múltiples bases de jurisdicción, aunque no se permite la interceptación de buques extranjeros en alta mar. Los Estados tienen la obligación de enjuiciar a los responsables o extraditarlos, y no se excluye la jurisdicción penal que pueda emanar de la legislación interna de los Estados¹⁹⁶³, por lo que las posibilidades de actuación son suficientemente amplias, ya que los criterios de atribución de jurisdicción no tienen un orden preferente.

De los Estados cuyo pabellón se considera de conveniencia, son partes en el Convenio SUA de 1988 Alemania (6 de noviembre de 1990), Antigua y Barbuda (12 de octubre de 2009), Bahamas (25 de octubre de 2005), Barbados (6 de mayo de 1994), Bolivia (13 de febrero de 2002), Camboya (18 de agosto de 2006), Chipre (2 de febrero de 2000), Comoras (6 de marzo de 2008), Francia (2 de diciembre de 1991), Georgia (11 de agosto de 2006), Guinea Ecuatorial (15 de enero de 2004), Honduras (17 de mayo de 2005), Islas Marshall (29 de noviembre de 1994), Jamaica (17 de agosto de 2005), Líbano (16 de diciembre de 1994), Liberia (5 de octubre de 1995), Malta (20 de

¹⁹⁵⁹ Arts. 3.1 y 5 del Convenio SUA de 1988.

¹⁹⁶⁰ Art. 3.2 del Convenio SUA de 1988.

¹⁹⁶¹ Art. 2.1 del Convenio SUA de 1988.

¹⁹⁶² Art. 6.1 del Convenio SUA de 1988.

¹⁹⁶³ Arts. 6.4 y 5, 7, 10 y 11 del Convenio SUA de 1988.

noviembre de 2001), Mauricio (3 de agosto de 2004), Moldavia (11 de octubre de 2005), Mongolia (22 de noviembre de 2005), Myanmar (19 de septiembre de 2003), Panamá (3 de julio de 2002), Portugal (5 de enero de 1996), San Cristóbal y Nieves (17 de enero de 2002), San Vicente y las Granadinas (9 de octubre de 2001), Santo Tomé y Príncipe (5 de mayo de 2006), Sri Lanka (4 de septiembre de 2000), Tonga (6 de diciembre de 2002) y Vanuatu (18 de febrero de 1999)¹⁹⁶⁴. Por tanto, este convenio no se aplica a Belice, Bermudas, Corea del Norte, Curaçao, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe ni Sierra Leona. Como se puede apreciar, algunos Estados se convirtieron en Estados parte en el convenio después de la aprobación de la reforma del convenio, que ofrece mayores posibilidades de actuación a los Estados.

En el siglo XXI, los secuestros de buques se han producido esencialmente como parte de los actos de piratería y los actos de terrorismo se han producido fundamentalmente en dos modalidades: por un lado, la utilización de buques como medio para cometer actos terroristas y, por otro lado, la perpetración de actos terroristas contra algún buque. Ejemplos de esta última modalidad son los casos del destructor estadounidense *Cole*, víctima de un atentado suicida en el año 2000; del buque mercante francés *Limburg*, que fue atacado en 2002 por una organización vinculada con *Al Qaeda*; el buque filipino *Super Ferry 14*, que fue bombardeado en 2004; de los buques de guerra estadounidenses *Ashland* y *Kearsage*, que fueron supuestamente atacados por misiles de *Al Qaeda* en 2005, y del buque mercante japonés *M Star*, que fue atacado por terroristas en el estrecho de Ormuz en 2010¹⁹⁶⁵. Sin duda, el mayor riesgo que plantea la mayor parte de los pabellones de conveniencia en este ámbito es la falta de transparencia en cuanto al verdadero propietario o los verdaderos intereses que se esconden tras el buque, por lo que será necesario examinar en qué medida los Estados distintos del Estado del pabellón y, particularmente, los Estados ribereños o los Estados rectores del puerto podrían actuar para prevenir o reaccionar ante un ataque terrorista.

La utilización de aeronaves en la comisión de atentados terroristas también afectó a la protección marítima y al tratamiento del terrorismo en el mar, ya que se temía que

¹⁹⁶⁴ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 2020, págs. 437 – 439, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020%20June.pdf> (fecha de última consulta: 5 de agosto de 2020).

¹⁹⁶⁵ Vid. KIRCHNER, A., “Maritime Security: Consequences for the Maritime Transport Industry”, *Ocean Yearbook*, vol. 19, n.º. 1, 2005, págs. 299 y 300; MARCOPOULOS, A. J., “Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 32, n.º. 1, 2007, págs. 292 y 293; KLEIN, N., *op. cit.*, págs. 148 y 149; CORTHAY, E., “Terrorist Threat on the High Seas Analysis of Some Aspects of the Right of Visit and Self-Defence”, *Indonesian Journal of International Law*, vol. 14, n.º. 2, 2017, pág. 151, y KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, *cit.*, págs. 7, 8 y 78 – 87. La detención de uno de los autores de los atentados contra los buques *Cole* y *Limburg* originó la sentencia del TEDH de 24 de julio de 2014, *Al Nashiri c. Polonia*, 28761/11. Teniendo en cuenta estos ataques, CORTHAY, E., *op. cit.*, pág. 152 propone como definición del terrorismo como un “*modus operandi* que consiste en un acto ilícito de violencia intencionada que produce miedo extremo entre las víctimas para obligar a un objetivo bien identificado a hacer o a abstenerse de hacer algo” (traducción propia). Para otros antecedentes, *vid.* SOBRINO, J. M., “Piratería y Terrorismo en el Mar”, *cit.*, págs. 111 y 112.

se utilizaran buques de forma análoga y se consideró que la falta de transparencia que fomentaban los pabellones de conveniencia ofrecía ventajas a los grupos terroristas y existían sospechas de la vinculación de varios buques con determinadas organizaciones terroristas¹⁹⁶⁶. Como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre, se adoptó el código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP) en 2002 y se impulsaron las reformas del convenio SUA de 2005¹⁹⁶⁷. El código PBIP se adoptó como una reforma del capítulo XI-2 del convenio SOLAS¹⁹⁶⁸ y ha mejorado la seguridad de los puertos a través del establecimiento de niveles de seguridad de las instalaciones portuarias y de los buques, de la comprobación de las medidas de seguridad y de la emisión de certificados de cumplimiento. De acuerdo con el código PBIP, los buques de navegación internacional de más de 500 TRB deben llevar a bordo un Plan de Protección del Buque (PPB)¹⁹⁶⁹ y los puertos deben tener un Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP). Si el buque no dispusiese de PPB,

¹⁹⁶⁶ Vid. WING, M. J., “Rethinking the Easy Way Out: Flags of Convenience in the Post-September 11th Era”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 28, n.º. 1, 2004, págs. 185 y 186; MARCOPOULOS, A. J., *op. cit.*, págs. 295 – 297; STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 165, y KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, *cit.*, pág. 118.

¹⁹⁶⁷ Vid. SALAMANCA, E., “International Terrorism and Maritime Security: Multilateralism vs Unilateralism”, en CASADO, R. (Dir.), *L’Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the Sea: Fisheries, Navigation and Marine Environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 411 – 414; ANDERSON, D. H., “European Perspective on Crimes at Sea”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 179 y 180, y BLANCO-BAZÁN, A., “Protection and Safety in Maritime Transport: Measures by International Maritime Organizations”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 389 – 410.

¹⁹⁶⁸ Resolución A. 924(22), aprobada el 20 de noviembre de 2001, sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, A 22/Res.924, 22 de enero de 2002; Resolución A.959(23), aprobada el 5 de diciembre de 2003, sobre modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC), A 23/Res.959, 4 de marzo de 2004, y Resolución 2 de la Conferencia de los gobiernos contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y enmiendas conexas al Convenio SOLAS 1974 y resoluciones 3 a 11 de la Conferencia – Examen y adopción del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (código PBIP), 17 de diciembre de 2002, SOLAS/CONF./34. Sobre la aplicación de este código y sus consecuencias para la seguridad de los puertos, *vid.* KRASKA, J., “Ship and Port Facility Security”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 443 – 454, y KOPELA, S., “Tackling maritime security threats from a port state’s perspective”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 180 – 201. *Vid.* también el Reglamento (CE) n.º. 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, *DOCE* L 129, de 29 de abril de 2004, págs. 6 – 91, por el que se garantiza la aplicación del código PBIP por los Estados miembros de la Unión Europea.

¹⁹⁶⁹ Con respecto a los buques no cubiertos por el código PBIP, la OMI adoptó las Directrices no obligatorias sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP, de 22 de diciembre de 2008, MSC.1/Circ.1283, que establece métodos de evaluación del riesgo y de comunicación de información sobre el buque y sobre actividades sospechosas.

podría ser detenido o expulsado del puerto, o se le podría denegar la entrada a las instalaciones¹⁹⁷⁰.

Además, en 2005, se adoptó una profunda reforma del Convenio SUA de 1988 a través del protocolo relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), hecho en Londres el 14 de octubre de 2005¹⁹⁷¹. Esta reforma recoge los avances en la no proliferación y en la lucha contra el terrorismo¹⁹⁷². Este protocolo no introdujo modificaciones en las conductas delictivas del convenio original, pero añadió nuevos delitos a través de sus artículos 3 *bis*, 3 *ter* y 3 *quater*. Entre ellos, se encuentran la utilización en o sobre un buque de cualquier tipo de explosivo, material radiactivo o arma química que pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; la descarga desde un buque de hidrocarburos, gas natural licuado o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas que puedan tener el mismo resultado; la utilización de un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves, con el propósito de intimidar a una población o de obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo¹⁹⁷³. Asimismo, se considera delictivo el transporte a bordo de un buque de cualquier tipo de explosivos o de material radiactivo, con el conocimiento de que la finalidad es usarlos para causar o amenazar con causar, de forma condicional o no, la muerte o daños o lesiones graves con el propósito de intimidar a una población o de obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo, así como el transporte de cualquier arma química o materiales destinados a ser utilizados en actividades nucleares prohibidas o para la fabricación o envío de armas químicas, salvo desde o hacia el territorio de Estados parte en el TNP o bajo su control y para finalidades no prohibidas por ese tratado¹⁹⁷⁴. De la misma forma, se prohíbe el encubrimiento, participación, tentativa y complicidad o cooperación intencionada en cualquiera de los delitos enumerados en el convenio¹⁹⁷⁵.

Aunque no se han producido cambios en relación con la jurisdicción de los distintos Estados prevista en el convenio original, se ha añadido un artículo para asegurar la responsabilidad penal, civil y administrativa de las entidades jurídicas cuando una persona responsable de su dirección o control cometa, en esa calidad, cualquiera de los delitos enunciados en el convenio, con independencia de la responsabilidad individual de las personas físicas implicadas¹⁹⁷⁶. Además, el artículo 8 *bis* del protocolo de 2005 refuerza la cooperación entre los Estados para la prevención y la represión de un delito inminente, ya que se permite solicitar la colaboración de otros

¹⁹⁷⁰ Reglas XI-2 9.1.3 y XI-2 9.2.5 del convenio SOLAS.

¹⁹⁷¹ 1678 UNTS 29004.

¹⁹⁷² Vid. GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, cit., pág. 168.

¹⁹⁷³ Art. 3 *bis*. 1.a) del Convenio SUA de 2005.

¹⁹⁷⁴ Art. 3 *bis*. 1.b) y 2 del Convenio SUA de 2005.

¹⁹⁷⁵ Arts. 3 *ter* y 3 *quater* del Convenio SUA de 2005.

¹⁹⁷⁶ Art. 5 *bis* del Convenio SUA de 2005.

Estados y un derecho de visita de los buques sospechosos de participar en la comisión de alguno de los delitos o que puedan tener a bordo a una persona sospechosa de participar en los mismos, con autorización del Estado de pabellón del buque¹⁹⁷⁷. Este derecho de visita puede comprender la interceptación, visita y registro del buque, su carga y las personas a bordo, así como el interrogatorio de tales personas, aunque el Estado de pabellón podrá autorizar la visita en las condiciones que decida, que no se podrán sobrepasar, salvo en caso de necesidad de mitigar riesgos inminentes para la vida de las personas o en caso de que así lo prevean acuerdos bilaterales o multilaterales aplicables; decidir que sus autoridades realicen la visita y registro, o que se realice conjuntamente con el Estado solicitante, o incluso rehusar autorizar la visita y registro¹⁹⁷⁸. La autorización deberá concederse para cada caso y no existirá consentimiento tácito para la concesión de la autorización, salvo notificación en contrario del Estado al Secretario General de la OMI¹⁹⁷⁹. Sin embargo, la jurisdicción corresponde al Estado de pabellón, salvo si consiente expresamente que otro Estado la ejerza¹⁹⁸⁰. Por último, aunque se debe evitar el uso de la fuerza, estará autorizado cuando sea necesario para garantizar la seguridad de los funcionarios y de las personas a bordo, o cuando se obstaculice a los funcionarios la puesta en práctica de las medidas autorizadas, sin exceder en ningún caso el grado mínimo necesario y razonable en función de las circunstancias¹⁹⁸¹. Por tanto, aunque las novedades que incorpora este protocolo constituyen algunas de las disposiciones más amplias en materia de actuación de los Estados distintos del de pabellón, se mantiene el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque¹⁹⁸².

El Convenio SUA de 2005 tiene 51 Estados parte, frente a los 166 del convenio original. De ellos, se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (29 de enero de 2016), Antigua y Barbuda (24 de noviembre de 2015), Francia (9 de mayo de 2018), Islas Marshall (9 de mayo de 2008), Jamaica (28 de noviembre de 2013), Panamá (24 de febrero de 2011), Portugal (1 de septiembre de 2015), San Cristóbal y Nieves (29 de marzo de 2007), San Vicente y las Granadinas (5

¹⁹⁷⁷ Art. 8 bis. 1, 4 y 5 del Convenio SUA de 2005.

¹⁹⁷⁸ Art. 8 bis.5.a) – c), y del Convenio SUA de 2005. Sobre la relevancia de los sistemas AIS, LRIT y VMS para el derecho de visita de buques sospechosos de estar involucrados en actos de terrorismo, *vid.* KLEIN, N., *op. cit.*, pág. 307, y PASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas*, Hart Publishing, Oxford / Portland, 2013, págs. 55 y 56.

¹⁹⁷⁹ Art. 8 bis.5.d) y e) del Convenio SUA de 2005. La complejidad de esta triple modalidad de autorización fue fruto de la reticencia de los Estados para admitir el consentimiento tácito como regla general. *Vid.* KLEIN, N., *op. cit.*, págs. 170 – 183, y KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, *cit.*, pág. 62.

¹⁹⁸⁰ Art. 8 bis.8 del Convenio SUA de 2005.

¹⁹⁸¹ Art. 8 bis.9 del Convenio SUA de 2005.

¹⁹⁸² *Vid.* ROACH, J. A., “An American Perspective on Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, pág. 153, y GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*, págs. 170 y 171.

de julio de 2010), y Vanuatu (20 de agosto de 2008)¹⁹⁸³. Como se puede observar, el nuevo convenio no resulta aplicable a ninguno de los territorios a los que no resultaba aplicable el convenio original, y tampoco a Bahamas, Barbados, Bolivia, Camboya, Comoras, Chipre, Guinea Ecuatorial, Georgia, Honduras, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Moldavia, Mongolia, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka ni Tonga.

Sin embargo, la vinculación más importante entre el terrorismo y el transporte marítimo es que este último, en ocasiones, ha supuesto un medio para facilitar la comisión de actos terroristas y actividades de financiación de grupos terroristas¹⁹⁸⁴. Desde hace décadas, se sospecha que parte de los materiales empleados para la comisión de atentados terroristas se transporta a través de buques con pabellón de conveniencia¹⁹⁸⁵. David Cockroft, secretario general de la ITF, hizo unas declaraciones a finales de 2001 en las que vinculaba los pabellones de conveniencia con el transporte de las bombas utilizadas por Al Qaeda en las embajadas estadounidenses en Kenia y Tanzania en 1998¹⁹⁸⁶. Además, según la Armada estadounidense, Al Qaeda utilizaba buques abanderados en Tonga para transportar a sus efectivos por el Mediterráneo¹⁹⁸⁷. En 2001, las autoridades irlandesas requisaron 20 millones de cigarrillos registrados como tablones de madera en el *Maria M*, un buque con pabellón camboyano. Aparentemente, la operación había sido organizada por terroristas del Real IRA¹⁹⁸⁸. También en el caso de los Tigres de Liberación del Eelam Tamil, clasificados como organización terrorista por la Unión Europea y numerosos Estados, se constató la existencia de una flota de entre cinco y diez buques de carga bajo los pabellones de conveniencia de Panamá, Honduras y Liberia, utilizados para el transporte de mercancías y de armas¹⁹⁸⁹. En general, se ha considerado que las trabas jurisdiccionales

¹⁹⁸³ IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 2020, págs. 449 y 450, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020%20June.pdf> (fecha de última consulta: 5 de agosto de 2020).

¹⁹⁸⁴ OECD, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, OECD, Paris, 2003, párrs. 2, 19 y 46 – 49. *Vid.* también, sobre el nexo entre el terrorismo y la corrupción, OECD, *Terrorism, corruption and the criminal exploitation of natural resources*, OECD, Paris, 2017, disponible en <https://www.oecd.org/investment/Terrorism-Corruption-Criminal-Exploitation-Natural-Resources-2017.pdf> (fecha de última consulta: 15 de septiembre de 2020).

¹⁹⁸⁵ Según VAN HAM, P., y BOSCH, O., “Global Non-Proliferation and Counter-Terrorism: The Role of Resolution 1540 and its Implications”, en BOSCH, O., y VAN HAM, P. (Eds.), *Global Non-Proliferation and Counter-Terrorism: The Impact of UNSCR 1540*, Brookings Institution Press, Washington, 2007, pág. 8, la proliferación de armas de destrucción masiva está vinculada al terrorismo internacional.

¹⁹⁸⁶ *Vid.* DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*, Documento de Opinión 52/2015 del Instituto Español de Estudios Estratégicos, 21 de mayo de 2015, pág. 2.

¹⁹⁸⁷ *Vid.* OECD, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, *cit.*, párrs. 46 – 49; MARCOPOULOS, A. J., “Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 32, n.º. 1, 2007-2008, p. 297.

¹⁹⁸⁸ *Vid.* RICHARDSON, M., *A Time Bomb for Global Trade: Maritime-Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, ISEAS – Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2004, pág. 93.

¹⁹⁸⁹ *Vid.* SMITH, C., “South Asia’s enduring war”, en ROTBERG, R. (Ed.), *Creating Peace in Sri Lanka – Civil War and Reconciliation*, Brookings Institution Press, Washington, D. C., 1999, pág. 33; LISS, C.,

impuestas por los pabellones de conveniencia suponían un riesgo para la protección marítima¹⁹⁹⁰.

El Consejo de Seguridad ha pedido a los Estados que prevengan y repriman todo acto de terrorismo y toda forma de participación o financiación de las actividades terroristas, así como que se abstengan de proporcionar cualquier tipo de apoyo o protección a las entidades o personas involucradas en actos de terrorismo¹⁹⁹¹. Sin embargo, algunos aspectos del margen de actuación de los Estados en casos de terrorismo marítimo o de utilización de buques para la financiación del terrorismo siguen siendo controvertidos. El derecho de visita regulado en el artículo 110 de la CNUDM no cubre los posibles casos de terrorismo marítimo, a menos que se adoptase un convenio específico, de conformidad con su párrafo 1¹⁹⁹². Los convenios sobre prevención de la financiación del terrorismo, como el Convenio del Consejo de Europa relativo al blanqueo, seguimiento, embargo y comiso de los productos del delito y a la financiación del terrorismo, hecho en Varsovia el 16 de mayo de 2005, no extienden la competencia de los Estados sobre los buques extranjeros en espacios marítimos no sometidos a su jurisdicción. Sin embargo, en el marco del ejercicio del derecho de visita ejercido en virtud de alguno de los supuestos incluidos en el artículo 110.1 de la CNUDM, es posible que las autoridades encuentren materiales para la preparación de actividades terroristas, aunque es necesario tener presente que el derecho de visita por sí solo no comporta la jurisdicción para la detención del buque, de su carga y de las personas a bordo. Así, en el caso del *So San*, un buque mercante norcoreano que fue inspeccionado por las autoridades españolas porque no enarbolaba ningún pabellón y sus marcas estaban cubiertas de pintura, se descubrieron a bordo quince misiles *Scud* cuyo destino era incierto, pero no se pudo hallar una vinculación concreta entre el buque y ninguna organización terrorista, y el buque tuvo que ser liberado¹⁹⁹³.

Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh, Institute of Southeast Asian Studies, 2011, pág. 159, y KARIM, M. S., *Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, Brill / Nijhoff, 2017, pág. 118.

¹⁹⁹⁰ Estrategia Marítima Aliada de la OTAN, 18 de marzo de 2011, pág. 6, y GALANI, S., y EVANS, M. D., “The interplay between maritime security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: help or hindrance?”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 5 y 14.

¹⁹⁹¹ Resolución 1373 (2001), de 28 de septiembre de 2001, S/RES/1373(2001). Para una crítica de la competencia legislativa del Consejo de Seguridad en esta resolución, *vid.* HINOJOSA, L. M., “The Legislative Role of the Security Council in its Fight against Terrorism: Legal, Political and Practical Limits”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 57, n.º. 2, 2008, págs. 333 – 359. En Consejo de Seguridad reiteró el deber de cumplir con estas obligaciones en su 2462 (2019), de 28 de marzo de 2019, S/RE/2462 (2019).

¹⁹⁹² *Vid.* CORTHAY, E., *op. cit.*, págs. 154 y 158 y, sobre el procedimiento, págs. 163 – 165. Sin embargo, PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas*, *cit.*, págs. 61 y 62, la interceptación marítima no se limita a los casos incluidos en el art. 110 de la CNUDM.

¹⁹⁹³ SHANKER, T., “Threats and Responses: Arms Smuggling; Scud Missiles Found of Ship of North Korea”, *The New York Times*, 11 de diciembre de 2002, disponible en <https://www.nytimes.com/2002/12/11/world/threats-and-responses-arms-smuggling-scud-missiles-found-on-ship-of-north-korea.html> (fecha de última consulta: 28 de julio de 2020); BYERS, M., “Proliferation Security Initiative (PSI)”, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University

Uno de los tratados que entrarían en el ámbito de aplicación del artículo 110.1 de la CNUDM sería el Convenio SUA de 2005, ya que su artículo 8 *bis* permite que un Estado solicite la confirmación de la nacionalidad del buque al Estado de pabellón y, con la autorización de este último, lo inspeccione para determinar si se ha cometido o si se está a punto de cometer cualquiera de los delitos tipificados en su texto. No obstante, como se ha explicado, no supone una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, sino solo un derecho de visita. En el ámbito multilateral, destaca también la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (ISP), un programa impulsado por los Estados Unidos en 2003 para prevenir y evitar el tráfico de armas de destrucción masiva¹⁹⁹⁴ y materiales relacionados a Estados y actores no estatales. Se trata de una iniciativa de carácter político que, por sí sola, no supone obligaciones jurídicas¹⁹⁹⁵. En el marco de esta iniciativa, se adoptó la Declaración de Principios de Interceptación, de 4 de septiembre de 2003, de carácter político, con el objetivo de coordinar la acción contra el traspaso de armas de destrucción masiva. En ella, los Estados se comprometieron a no transportar ni apoyar el transporte de cargamentos de armas de destrucción masiva, sus sistemas vectores y materiales relacionados y a prohibir que lo hagan las personas sometidas a su jurisdicción¹⁹⁹⁶. Además, decidieron inspeccionar los buques sospechosos que enarbolaran su pabellón o que se encontrasen en sus puertos, aguas interiores, mar territorial o zona contigua, y a incautar su carga, de oficio o a solicitud razonada de otro Estado, así como a “considerar seriamente” permitir la inspección y registro de los buques sospechosos que enarbolan su pabellón por parte de las autoridades de otros Estados¹⁹⁹⁷. Aunque se trata de una iniciativa indudablemente

Press, Oxford, 2007, disponible en <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1209?prd=EPIL> (fecha de última consulta: 28 de julio de 2020); BROWN, N., “Jurisdictional Problems Relating to Non-Flag State Boarding of Suspect Ships in International Waters: A Practitioner’s Observations”, en SYMMONS, C. R. (Ed.), *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2011, pág. 78, y VON HEINEGG, W. H., y FINK, M. D., “Maritime Interception/ Interdiction Operations”, en GILL, T. D., y FLECK, D. (Eds.), *The Handbook of the International Law of Military Operations*, 2.ª ed., Oxford University Press, Oxford, 2015, pág. 439.

¹⁹⁹⁴ Teniendo en cuenta el contenido de la Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad, de 28 de abril de 2004, S/RES/1540 (2004), esta categoría incluye tanto las armas biológicas y químicas como las armas nucleares. Sobre la controvertida base jurídica de esta iniciativa, *vid.* LOGAN, S. E., “The Proliferation Security Initiative: Navigating the Legal Challenges”, *Journal of Transnational Law and Policy*, vol. 14, n.º 2, 2005, págs. 253 – 274; MOMTAZ, D., « Le pavillon en temps de crise : Le pavillon dans l’engrenage de la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 32 – 38, y FITZGERALD, M. A., “Seizing Weapons of Mass Destruction from Foreign-Flagged Ships on the High Seas Under Article 51 of the UN Charter”, *Virginia Journal of International Law*, vol. 49, n.º 2, 2009, págs. 473 – 505.

¹⁹⁹⁵ *Vid.* KAYE, S., “Freedom of Navigation in a Post 9/11 World: Security and Creeping Jurisdiction”, en FREESTONE, D.; BARNES, R., y ONG, D. (Eds.), *The Law of the Sea: Progress and Prospects*, Oxford University Press, Oxford, 2006, pág. 357, y MOMTAZ, D., « La lutte contre la criminalité en mer », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L’évolution et l’État actuel du droit international de la mer – Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, pág. 633.

¹⁹⁹⁶ Párr. IV.1 de la Declaración de Principios de Interceptación. Sin embargo, como indica PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of the Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, *cit.*, pág. 139, tampoco tienen carácter vinculante, ya que, al igual que la ISP, se trata de un compromiso político.

¹⁹⁹⁷ Párr. IV.2, 3, 4 y 6 de la Declaración de Principios de Interceptación.

útil, conviene tener en cuenta sus limitaciones, ya que únicamente se podrán realizar interceptaciones o inspecciones en las aguas bajo jurisdicción de los Estados participantes y, en alta mar, salvo en el caso de que lo permita algún convenio bilateral (como los que han concluido los Estados Unidos con varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia) o multilateral o lo consienta expresamente el Estado del pabellón del buque sospechoso, se deben limitar a los buques que enarbolan el pabellón del Estado que realiza la operación. En el resto de los casos, será necesario contar con el consentimiento del Estado de pabellón del buque sospechoso¹⁹⁹⁸. Además, de conformidad con el artículo 95 de la CNUDM, no se podrá menoscabar la inmunidad de los buques de guerra de otros Estados en alta mar¹⁹⁹⁹.

La ISP aglutina a más de 100 Estados, entre los cuales se encuentran Alemania, Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Camboya, Chipre, Francia, Georgia, Honduras, Islas Marshall, Liberia, Malta, Moldavia, Mongolia, Panamá, Portugal, San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka y Vanuatu. Aunque Dinamarca, los Países Bajos y el Reino Unido se han unido a esta iniciativa, esta no se aplica a sus territorios de ultramar²⁰⁰⁰. Tampoco participan en esta iniciativa Barbados, Comoras, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Jamaica, Líbano, Mauricio, Myanmar, San Cristóbal y Nieves, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona ni Tonga.

Además, en el ámbito regional destaca el Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial, de 4 de julio de 2008²⁰⁰¹. Este acuerdo considera los actos de terrorismo como una de las actividades que comprometen la seguridad de un Estado parte o de la región²⁰⁰². Por ello, se velará por la detección, la identificación y la vigilancia continua de las embarcaciones sospechosas, así como por su detención en el caso de que se encuentren pruebas de participación de las mismas en cualquier actividad que pueda comprometer la seguridad de la región o de un Estado parte²⁰⁰³.

¹⁹⁹⁸ Vid. SPADI, F., “Bolstering the Proliferation Security Initiative at sea. A comparative analysis of ship-boarding as a bilateral and multilateral implementing mechanism”, *Nordic Journal of International Law*, vol. 75, n.º. 2, 2006, pág. 252.

¹⁹⁹⁹ Vid. KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., pág. 116, indica que podrían producirse disputas si se realizase alguna interceptación en la ZEE de un Estado que no participase en la ISP.

²⁰⁰⁰ Vid. VESTERGAARD, C., “The European Union, its Overseas Territories and Non-Proliferation: The Case of Arctic Yellowcake”, *Non-Proliferation Papers*, vol. 25, n.º. 1, 2013, págs. 1 – 4, disponible en https://www.sipri.org/sites/default/files/EUNPC_no-25.pdf (fecha de última consulta: 6 de agosto de 2020).

²⁰⁰¹ NACIONES UNIDAS, *Boletín n.º. 68 – Derecho del Mar: División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar / Oficina de Asuntos Jurídicos*, Naciones Unidas, New York, 2009, págs. 21 – 35, https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul68sp.pdf (fecha de última consulta: 5 de agosto de 2020).

²⁰⁰² Art. 1.2.b) del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰⁰³ Art. 3.1 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

En el marco de este acuerdo, las operaciones en el territorio y las aguas de un Estado parte son responsabilidad de ese Estado y están sujetas a su autoridad soberana²⁰⁰⁴, pero los demás Estados parte pueden patrullar sus aguas en cumplimiento del acuerdo, salvo denegación expresa del Estado al que pertenecen las aguas²⁰⁰⁵. Además, los Estados pueden pedir la confirmación de matrícula al Estado de pabellón y su solicitud debe recibir respuesta en las dos horas siguientes a la recepción de la solicitud²⁰⁰⁶. Si el Estado parte refuta la reclamación de nacionalidad de la embarcación sospechosa, el Estado parte que solicitó la confirmación de nacionalidad puede asimilar la embarcación sospechosa a un buque sin nacionalidad²⁰⁰⁷.

Además, cualquier Estado parte puede realizar operaciones de ejecución en aguas de otro Estado parte cuando se trata de buques de la Fuerza de Seguridad, cuando el Estado ribereño lo autorice o, en caso de necesidad, cuando el Estado parte de cuyas aguas se trate no formule objeción alguna²⁰⁰⁸. En el ejercicio de estas facultades, las embarcaciones de la Fuerza de Seguridad de un Estado parte puede seguir a una embarcación sospechosa en las aguas de otro Estado parte para investigar, visitar y registrar la embarcación y, si se encuentran pruebas de cualquier actividad que pueda comprometer la seguridad de la región o de un Estado parte, detener la embarcación, la carga y a las personas a bordo, a la espera de instrucciones del Estado parte en cuyas aguas haya entrado o haya sido detectada la embarcación, al que se notificarán las medidas tomadas inmediatamente²⁰⁰⁹.

Por último, los Estados parte pueden solicitar al presunto Estado de pabellón la verificación de la nacionalidad y la visita y registro de los buques sospechosos, su carga y las personas a bordo de los mismos cuando se encuentren más allá del mar territorial de las aguas de un Estado y manifiesten tener la nacionalidad de otro Estado parte²⁰¹⁰. Durante la espera, se podrá detener la embarcación, la carga y las personas a bordo²⁰¹¹. Además, si en el plazo de dos horas no se obtuviese respuesta, se entenderá rechazada la afirmación de la nacionalidad hecha por la embarcación sospechosa y autorizada su visita y registro²⁰¹². Por último, se permite que los Estados parte visiten una embarcación sospechosa que afirme tener la nacionalidad de otro Estado parte para examinar su documentación cuando la embarcación no enarbole el pabellón de ese Estado parte, no tenga ninguna marca de su matrícula o nacionalidad y afirme no tener

²⁰⁰⁴ Art. 4 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰⁰⁵ Art. 7 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰⁰⁶ Art. 5.1 – 4 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰⁰⁷ Art. 5.5 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰⁰⁸ Art. 8. 1 – 3 y 5 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰⁰⁹ Arts. 8.3 y 4 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰¹⁰ Art. 9.1 – 3 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰¹¹ Art. 9.5 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰¹² Art. 9.4 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

documentación a bordo y, en caso de que se halle tal documentación, se aplicará el régimen general del acuerdo y, en caso contrario, se tratará a la embarcación como a un buque sin nacionalidad²⁰¹³.

Por lo que respecta a la jurisdicción para el enjuiciamiento de los hechos, si los hechos se produjesen en el mar territorial de un Estado parte, tal Estado ostentará la jurisdicción preferente sobre la embarcación detenida, su carga y las personas a bordo, incluyendo la incautación, el decomiso, el arresto y el enjuiciamiento, pero puede renunciar a ella en favor de otro Estado²⁰¹⁴. En cambio, en los casos producidos en la zona contigua, el Estado parte que realice la visita y el registro puede ejercer su jurisdicción, salvo si la embarcación huye al mar territorial del Estado parte al que corresponde la zona contigua o si afirma tener la nacionalidad de ese Estado parte²⁰¹⁵.

Parte de la doctrina ha argumentado a favor de la actuación de los Estados en caso de amenaza terrorista contra los buques que supongan una amenaza para la seguridad o sospechosos de terrorismo como parte del derecho a la legítima defensa establecido en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas²⁰¹⁶. Sin embargo, se debe entender excluida, en primer lugar, porque no se produce un ataque armado por parte de un Estado²⁰¹⁷. El requisito de ataque armado estatal, como es sabido, fue confirmado por el TIJ en el caso *Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua*²⁰¹⁸ y en el

²⁰¹³ Art. 9.6 y 7 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰¹⁴ Art. 11.1 y 2 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰¹⁵ Art. 11.3 del Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial.

²⁰¹⁶ Vid. BARRY, I. P., “The Right of Visit, Search and Seizure of Foreign Flagged Vessels on the High Seas Pursuant to Customary International Law: A Defense of the Proliferation Security Initiative”, *Hofstra Law Review*, vol. 33, n.º. 1, 2004, pág. 327; GUILFOYLE, D., “The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in International Waters to Prevent the Spread of Weapons of Mass Destruction”, *Melbourne University Law Review*, vol. 29, n.º. 3, 2005, págs. 733 – 764; REULAND, R. C. F., “Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 22, n.º. 5, págs. 1206 – 1223; VON HEINEGG, W. H., “The Proliferation Security Initiative: Security vs. Freedom of Navigation?”, *International Law Studies*, vol. 81, n.º. 1, 2006, pág. 65, y WILMSHURST, E., “The Chatham House Principles of International Law on the Use of Force in Self-Defence”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 55, n.º. 4, 2006, pág. 970.

²⁰¹⁷ Vid. CORTHAY, E., *op. cit.*, págs. 154, 155 y 167 – 170. No obstante, en opinión de GILL, T. D., “Legal Basis of the Right of Self-Defence under the UN Charter and under Customary International Law”, *cit.*, págs. 216 – 219, si los grupos armados se encontraran bajo el control de un Estado o tuvieran suficiente influencia de un Estado, su actuación se podría atribuir a ese Estado y sustentar una eventual legítima defensa. En contra, *vid.* punto 10 de la Resolución 10A de la Sesión de Santiago de Chile del *Institut de Droit International* sobre Problemas presentes del uso de la fuerza armada en Derecho internacional – A. Legítima defensa, 27 de octubre de 2007, disponible en https://www.idi-iiil.org/app/uploads/2017/06/2007_san_02_en.pdf (fecha de última consulta: 3 de agosto de 2020). ALCAIDE, J., “Terrorismo, seguridad colectiva y uso de la fuerza”, en MARTÍNEZ, C. (Dir); ABAD, M.; CASADO, R., y MARTÍNEZ, E. J. (Coords.), *Las amenazas a la seguridad internacional hoy*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pág. 119, reconoce que se trata de una desnaturalización de la legítima defensa.

²⁰¹⁸ *Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua*, (Nicaragua c. Estados Unidos de América), sentencia sobre el fondo, *ICJ Reports 1986*, párr. 237. No obstante, nótese que, en el párr. 191, el TIJ define los actos preparatorios de un acto terrorista como una de las formas menos graves de ataque armado.

caso de las *Consecuencias Jurídicas de la Construcción de un Muro en el Territorio Ocupado de Palestina*²⁰¹⁹. Igualmente, según el TIDM, el uso de la fuerza en el mar, aunque no se excluye completamente, se debe evitar lo máximo posible y, cuando resulte inevitable, debería limitarse a lo razonable y necesario en función de las circunstancias²⁰²⁰.

En cuanto a la legítima defensa preventiva, aunque se ha alegado (si bien escasamente) en la práctica estatal en el ámbito marítimo, debe considerarse descartada en Derecho del mar²⁰²¹. Sin embargo, se debe tener en cuenta la posible aplicación del artículo 25.1 de la CNUDM, que permite impedir el paso de buques por el mar territorial, que no constituya un paso inocente, como sería, por ejemplo, de conformidad con el artículo 19.2 de la CNUDM, el que fuese perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño por suponer una amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño; cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase; el lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares o de cualquier producto o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño, así como cualquier acto dirigido a perturbar los servicios o instalaciones del Estado ribereño²⁰²². De la misma forma, si las infracciones de las normas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias se cometieran en el territorio o en el mar territorial del Estado, este podría prevenirlas y sancionarlas en su zona contigua, en virtud del artículo 33 de la CNUDM.

Otro de los aspectos controvertidos sobre la utilización de pabellones de conveniencia para cometer o apoyar actos terroristas es la posible responsabilidad del Estado de pabellón, con fundamento en el abuso de derecho previsto en el artículo 300 de la CNUDM y en el conocimiento o en la posibilidad de conocer el riesgo de la falta

²⁰¹⁹ *Consecuencias Jurídicas de la Construcción de un Muro en el Territorio Ocupado de Palestina*, opinión consultiva de 9 de julio de 2004, *ICJ Reports 2004*, párr. 139.

²⁰²⁰ *M/V Saiga (n.º 2)* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, párrs. 155 y 160. Para una interpretación de estos requisitos, *vid.* CORTHAY, E., *op. cit.*, págs. 171 y 172.

²⁰²¹ *Vid.* CORTHAY, E., *op. cit.*, págs. 177 – 182, que menciona el caso del buque iraquí *Karin A*, que fue detenido por el ejército israelí en enero de 2002 por transportar armas presuntamente para la Autoridad Nacional Palestina. En contra, GILL, T. D., “Legal Basis of the Right of Self-Defence under the UN Charter and under Customary International Law”, *cit.*, págs. 220 y 221, y VON HEINEGG, W. H., y FINK, M. D., “Maritime Interception/ Interdiction Operations”, *cit.*, pág. 443. *Vid.* También el punto 6 de la Resolución 10A de la Sesión de Santiago de Chile del *Institut de Droit International* sobre Problemas presentes del uso de la fuerza armada en Derecho internacional – A. Legítima defensa, 27 de octubre de 2007, disponible en https://www.idi-iiil.org/app/uploads/2017/06/2007_san_02_en.pdf (fecha de última consulta: 3 de agosto de 2020). PASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, *cit.*, págs. 152 y 153, reconoce la ausencia de consenso doctrinal sobre esta cuestión, e indica que su legitimidad dependería de la inminencia del ataque terrorista.

²⁰²² Sobre las dudas sobre la inclusión del transporte de armas de destrucción masiva en este apartado, *vid.* VON HEINEGG, W. H., y FINK, M. D., “Maritime Interception/ Interdiction Operations”, *cit.*, pág. 426. De la misma forma, resultarían de aplicación el art. 27 de la CNUDM, sobre jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero, y el art. 111 de la CNUDM, sobre derecho de persecución en caliente.

de control sobre los buques y de los escasos requisitos sobre la ocultación y la falta de transparencia sobre los verdaderos propietarios del buque, sobre la base del caso del *Estrecho de Corfú*²⁰²³. En ese sentido, cabe recordar que la utilización de pabellones de conveniencia es una consecuencia tanto de la libertad de establecimiento de los requisitos de registro del buque de la que goza el Estado de pabellón como de la libertad de los navieros de elegir el pabellón que enarbolarán los buques de su propiedad, y que no ha sido rechazada por los tribunales internacionales cuando se ha dado la ocasión. Como es sabido, nunca se ha reclamado ante un tribunal internacional la responsabilidad internacional de un Estado por los actos o las consecuencias de los actos llevados a cabo a través de los buques que enarbolan su pabellón. Las dudas que existían sobre la naturaleza y la suficiencia del vínculo de control entre las sociedades de clasificación y el Estado en nombre y por cuenta del que actúan se acentúan en el caso del vínculo entre ese Estado y un buque que enarbola su pabellón, ya que, por un lado no se ejercen atribuciones de poder público²⁰²⁴, a excepción de algunas competencias del capitán del buque, y, por otro lado, aunque están sometidos a la jurisdicción de ese Estado, no se puede considerar que exista una vinculación entre los dos sujetos mayor que la que existe entre un Estado y sus nacionales. En nuestra opinión, salvo en los casos que se trate de terrorismo de Estado²⁰²⁵, el requisito de comportamiento bajo la dirección o control del Estado exige una vinculación mayor que la ordinaria entre un Estado y sus nacionales²⁰²⁶. De lo contrario, cualquier acto ilícito cometido por los nacionales de un Estado generaría responsabilidad internacional para ese Estado. Sin embargo, el incumplimiento de la Resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad y del convenio SUA, que imponen obligaciones concretas de prevención y represión del terrorismo a los Estados, permitiría salvar el obstáculo anteriormente señalado y responsabilizar a los Estados por el mantenimiento de un sistema de registro que plantea serios riesgos para la seguridad en el futuro²⁰²⁷. Los Estados deben cooperar

²⁰²³ Vid. *Estrecho de Corfú* (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte c. Albania), sentencia de 9 de abril de 1949, *ICJ Reports 1949*, p. 4, págs. 19 y 20, y KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., pág. 120.

²⁰²⁴ Por tanto, no se cumplirían los requisitos para la aplicación del art. 5 del Proyecto de Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos.

²⁰²⁵ Excluyendo, en todo caso, los comportamientos de un movimiento insurreccional en los casos previstos en el art. 10 del Proyecto de Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos. Se ha propuesto la consideración de la amenaza como forma de disuasión contra la proliferación de armas de destrucción masiva como una forma de terrorismo de Estado. Vid. POETTCKER, J., "Is Deterrence Morally and Legally Permissible and Is It a Form of State Terrorism?", en BLACK-BRANCH, J. L., y FLECK, D. (Eds.), *Nuclear Non-Proliferation in International Law – Volume IV: Human Perspectives on the Development and Use of Nuclear Energy*, Asser Press / Springer, Den Haag, 2019, págs. 297 – 323.

²⁰²⁶ Art. 8 del Proyecto de Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos y *Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua*, (Nicaragua c. Estados Unidos de América), sentencia sobre el fondo, *ICJ Reports 1986*, párrs. 114 – 116.

²⁰²⁷ Vid. KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, cit., págs. 120, 121, 124 y 125.

en la prevención de los delitos previstos en la Convención para impedir que se prepare la comisión de los mismos tanto dentro como fuera de su territorio²⁰²⁸.

Al margen de estas consideraciones, resultarían de aplicación al terrorismo en el mar los tratados que regulan los actos de terrorismo o de apoyo al terrorismo. Así, la Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos, hecho en Nueva York el 14 de diciembre de 1973, prevé expresamente su aplicación a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de los Estados parte, ya que establece que estos deben instituir su jurisdicción sobre los homicidios, secuestros y atentados contra la integridad física o la libertad de las personas internacionalmente protegidas, y la comisión de atentados violentos contra los locales oficiales, la residencia particular o los medios de transporte de una persona internacionalmente protegida que pudiera poner en peligro su integridad física o su libertad, así como la amenaza, la tentativa y la complicidad en esos delitos, cuando se hubiesen cometido en el territorio de ese Estado o a bordo de un buque matriculado en ese Estado, o cuando el culpable se encontrase en su territorio²⁰²⁹. Al igual que en otros tratados sobre esta materia, el Estado en cuyo territorio se encuentre el culpable deberá enjuiciarlo o extraditarlo²⁰³⁰. Son Estados parte en este tratado Alemania (25 de enero de 1977), Antigua y Barbuda (19 de enero de 1993), Bahamas (22 de julio de 1986), Barbados (26 de octubre de 1979), Belice (14 de noviembre de 2001), Bolivia (22 de enero de 2002), Camboya (27 de julio de 2006), Chipre (24 de diciembre de 1975), Comoras (25 de septiembre de 2003), Corea del Norte (1 de diciembre de 1982), Dinamarca (1 de julio de 1975, incluyendo Islas Feroe), Francia (26 de agosto de 2003), Georgia (18 de febrero de 2004), Guinea Ecuatorial (7 de febrero de 2003), Honduras (29 de enero de 2003), Islas Marshall (27 de enero de 2003), Jamaica (21 de septiembre de 1978), Líbano (3 de junio de 1977), Liberia (30 de septiembre de 1975), Malta (11 de noviembre de 2001), Mauricio (24 de septiembre de 2003), Moldavia (8 de septiembre de 1997), Mongolia (8 de agosto de 1975), Myanmar (4 de junio de 2004), los Países Bajos (6 de diciembre de 1988, incluyendo las antiguas Antillas Holandesas), Panamá (17 de junio de 1980), Portugal (11 de septiembre de 1995), Reino Unido (2 de mayo de 1979, en relación con Bermudas, Islas Caimán y Gibraltar), San Cristóbal y Nieves (28 de julio de 2008), San Vicente y las Granadinas (12 de septiembre de 2000), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sierra Leona (26 de septiembre de 2003), Sri Lanka (27 de febrero de 1991) y Tonga (9 de diciembre de 2002). Por tanto, el único Estado que ofrece pabellón de conveniencia al que no resulta de aplicación este convenio es Vanuatu, aunque también resulta destacable que varios de estos Estados han ratificado el tratado más de treinta años después de su apertura a la firma.

²⁰²⁸ Art. 4.a) de la Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos.

²⁰²⁹ Art. 3.1.a) y 2 de la Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos.

²⁰³⁰ Art. 7 de la Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos.

De la misma forma, la Convención internacional contra la toma de rehenes, hecha en Nueva York el 17 de diciembre de 1979, exige que los Estados parte en cuyo territorio el delincuente tenga detenido al rehén adopte las medidas que considere apropiadas para aliviar su situación y para facilitar su liberación y su salida del país²⁰³¹, así como que establezca su jurisdicción sobre los delitos que se cometan en su territorio o a bordo de un barco o de una aeronave matriculados en ese Estado, o bien por sus nacionales, o para obligarlo a una acción u omisión²⁰³². Además, al igual que en los tratados citados anteriormente, se aplica el principio *aut dedere aut iudicare*²⁰³³. Como se puede observar, existen varios fundamentos por los que un Estado distinto del de pabellón podría actuar en caso de que se cometiera cualquiera de los delitos contemplados en la convención. Sin embargo, no se encuentran suficientemente delimitadas las facultades de actuación de los Estados para prevenir la comisión de esos delitos, ya que, a ese respecto, el artículo 4 de la convención se limita a establecer un deber general de cooperación consistente en tomar medidas para impedir que se prepare en sus respectivos territorios la comisión de tales delitos, tanto dentro como fuera de sus territorios, y en intercambiar información y coordinar la adopción de medidas administrativas y de otra índole para impedir que se cometan tales delitos.

En el caso de los atentados cometidos con bombas, resultaría de aplicación el Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, hecho en Nueva York el 15 de diciembre de 1997, con contenido similar al de los otros tratados aplicables a actos terroristas. Este convenio obliga a los Estados parte a adoptar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción con respecto a los delitos cometidos en el territorio de ese Estado, a bordo de un buque que enarbole su pabellón o de una aeronave matriculada de conformidad con la legislación de ese Estado, o por un nacional de ese Estado²⁰³⁴. Además, los Estados podrán establecer su jurisdicción cuando los delitos sean cometidos contra un nacional de ese Estado, en o contra una instalación gubernamental, diplomática o consular en el extranjero, o con el propósito de obligar a ese Estado a realizar o abstenerse de realizar un determinado acto, o a bordo de una aeronave explotada por el gobierno de ese Estado²⁰³⁵. En este caso, la asunción de jurisdicción es voluntaria y depende de la legislación interna de

²⁰³¹ Art. 3.1 de la Convención internacional contra la toma de rehenes.

²⁰³² Art. 5.1 de la Convención internacional contra la toma de rehenes. Téngase en cuenta también el art. 13 de esta convención, de conformidad con el cual esta no resulta aplicable en el caso de que el delito haya sido cometido dentro de un solo Estado, el rehén y el presunto delincuente sean nacionales de dicho Estado y el presunto delincuente sea hallado en el territorio de ese Estado.

²⁰³³ Arts. 6.1 y 8.1 de la Convención internacional contra la toma de rehenes. Sobre la aplicación de este principio, *vid.* ABAD, M., *La toma de rehenes como manifestación del terrorismo y el Derecho internacional*, *cit.*, págs. 235 – 301, y ORIHUELA, E., “La obligación *aut dedere aut iudicare* y su cumplimiento en España”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 68, n.º. 2, 2016, págs. 207 – 228.

²⁰³⁴ Art. 6.1 del Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas.

²⁰³⁵ Art. 6.2 del Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas.

cada Estado parte, pero resulta de fundamental importancia en el caso de actos cometidos fuera del territorio del Estado (incluyendo su mar territorial) a bordo de buques que enarbolan un pabellón distinto del Estado que pretende asumir la jurisdicción. Además, no se excluye el ejercicio de la jurisdicción penal establecida por un Estado parte de conformidad con su legislación interna²⁰³⁶. Son partes en este convenio Alemania (23 de abril de 2003), Antigua y Barbuda (24 de septiembre de 2009), Bahamas (5 de mayo de 2008), Barbados (18 de septiembre de 2002), Belice (14 de noviembre de 2001), Bolivia (22 de enero de 2002), Camboya (31 de julio de 2006), Chipre (24 de enero de 2001), Comoras (25 de septiembre de 2003), Francia (19 de agosto de 1999), Georgia (18 de febrero de 2004), Guinea Ecuatorial (7 de febrero de 2003), Honduras (25 de marzo de 2003), Islas Marshall (27 de enero de 2003), Jamaica (9 de agosto de 2005), Liberia (5 de marzo de 2003), Malta (11 de noviembre de 2001), Mauricio (24 de enero de 2003), Moldavia (10 de octubre de 2002), Mongolia (7 de septiembre de 2000), Myanmar (12 de noviembre de 2001), los Países Bajos (22 de marzo de 2010, con respecto a las antiguas Antillas Holandesas), Panamá (5 de marzo de 1999), Portugal (10 de noviembre de 2001), San Cristóbal y Nieves (16 de noviembre de 2001), San Vicente y las Granadinas (15 de septiembre de 2005), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sierra Leona (26 de septiembre de 2003), Sri Lanka (23 de marzo de 1999) y Tonga (9 de diciembre de 2002). En cambio, el convenio no resulta de aplicación a Bermudas, Corea del Norte, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Líbano ni Vanuatu.

El Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo, hecho en Nueva York el 9 de diciembre de 1999²⁰³⁷, resultaría aplicable a los buques vinculados con un grupo terrorista por cualquier tipo de derecho real²⁰³⁸. De conformidad con este convenio, se deberá sancionar como delito la provisión de este tipo de bienes de forma ilícita y deliberada con la intención de que se utilicen o a sabiendas de que serán utilizados para cometer un acto terrorista, siempre y cuando se utilicen efectivamente para cometer un delito relacionado con el terrorismo²⁰³⁹. Este

²⁰³⁶ Art. 6.5 del Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas.

²⁰³⁷ 2178 UNTS 197.

²⁰³⁸ Art. 1.1 del Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo. En el ámbito comunitario, *vid.* también la Directiva 2008/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por la que se modifica la Directiva 2005/60/CE, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales y para la financiación del terrorismo, por lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión, *DOUE* L 76/46, de 19 de marzo de 2008; la Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2015, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º. 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2006/70/CE de la Comisión, *DOUE* L 141/73, de 5 de junio de 2015, y Directiva (UE) 2018/843 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/849 relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifican las directivas 2009/138/CE y 2013/36/UE, *DOUE* L 156/43, de 19 de junio de 2018.

²⁰³⁹ Art. 2.1 y 3 y Anexo del Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo.

convenio resulta relevante porque potencialmente permitiría sancionar a todas las sociedades relacionadas con el buque en cuestión, aunque su aplicación podría resultar obstaculizada por los entramados societarios y la falta de transparencia sobre los propietarios de los buques, aunque tiene deficiencias en cuanto su utilización como instrumento preventivo de atentados terroristas²⁰⁴⁰. Además, incluye las mismas competencias de los Estados que el Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas²⁰⁴¹. Son Estados parte en este convenio Alemania (17 de junio de 2004), Antigua y Barbuda (11 de marzo de 2002), Bahamas (1 de noviembre de 2005), Barbados (18 de septiembre de 2002), Belice (1 de diciembre de 2003), Bolivia (7 de enero de 2002), Camboya (12 de diciembre de 2005), Chipre (30 de noviembre de 2001), Comoras (25 de septiembre de 2003), Corea del Norte (25 de julio de 2013), Francia (7 de enero de 2002), Georgia (27 de septiembre de 2002), Guinea Ecuatorial (7 de febrero de 2003), Honduras (25 de marzo de 2003), Jamaica (16 de septiembre de 2005), Islas Marshall (27 de enero de 2003), Libano (29 de agosto de 2019), Liberia (5 de marzo de 2003), Malta (11 de noviembre de 2001), Mauricio (17 de diciembre de 2004), Moldavia (10 de octubre de 2002), Mongolia (25 de febrero de 2004), Myanmar (16 de agosto de 2006), los Países Bajos (22 de marzo de 2010, en relación con las antiguas Antillas Holandesas), Panamá (3 de julio de 2002), Portugal (18 de octubre de 2002), el Reino Unido (3 de octubre de 2014, en relación con Bermudas, y 23 de marzo de 2020, en relación con Gibraltar), San Cristóbal y Nieves (16 de noviembre de 2001), San Vicente y las Granadinas (28 de marzo de 2002), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sierra Leona (26 de septiembre de 2003), Sri Lanka (8 de septiembre de 2000), Tonga (9 de diciembre de 2002) y Vanuatu (31 de octubre de 2005). Por tanto, de todos los Estados y territorios cuyo pabellón de considera de conveniencia, este tratado no se aplica a Islas Caimán ni a Islas Feroe.

Además, en los casos de que se utilicen materiales nucleares para cometer actos terroristas con algún elemento internacional, se aplicaría el Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear, de 14 de septiembre de 2005. Este convenio tipifica como delito la posesión, la fabricación y la utilización ilícita e intencionada de material radioactivo o de un dispositivo con el propósito de causar la muerte o lesiones corporales graves o con el propósito de causar daños considerables a los bienes o al medioambiente²⁰⁴². De la misma forma, se considera delito la amenaza con cometer los actos anteriores, la exigencia ilícita e intencionada de entrega de material radiactivo, un dispositivo o una instalación nuclear mediante amenaza o mediante el uso de la fuerza, y la inducción, la complicidad y la cooperación en

²⁰⁴⁰ *Vid.* el art. 8 del Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo, que solo permite la identificación, la detección y el aseguramiento o la incautación de todos los fondos utilizados o asignados para cometer los delitos y el producto obtenido de esos delitos, a los efectos de su posible decomiso, una vez se han producido. Sin embargo, el art. 18 prevé la cooperación internacional en la prevención de los delitos, pero no contempla ninguna medida especial de actuación sobre buques extranjeros en territorios no sometidos a la jurisdicción de un Estado distinto de su Estado de pabellón.

²⁰⁴¹ Art. 7.1 y 2 del Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo.

²⁰⁴² Art. 2.1 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

cualquier delito comprendido en el tratado²⁰⁴³. Los Estados parte deberán tipificar y sancionar estos delitos y cooperar para evitar la preparación de los mismos y para colaborar en las investigaciones y procedimientos²⁰⁴⁴. Además, los casos en los que cada Estado parte debe o puede establecer su jurisdicción son idénticos a los de los tratados anteriores en materia de terrorismo²⁰⁴⁵. Los Estados deberán tomar medidas para neutralizar el material radiactivo incautado, los dispositivos o las instalaciones nucleares²⁰⁴⁶. De los 117 Estados parte, se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (8 de febrero de 2008), Antigua y Barbuda (1 de diciembre de 2009), Chipre (28 de enero de 2008), Comoras (12 de marzo de 2007), Francia (11 de septiembre de 2013), Georgia (23 de abril de 2010), Jamaica (27 de diciembre de 2013), Líbano (13 de noviembre de 2006), Malta (26 de septiembre de 2012), Moldavia (18 de abril de 2008), Mongolia (6 de octubre de 2006), Panamá (21 de junio de 2007), Portugal (25 de septiembre de 2014), San Cristóbal y Nieves (17 de agosto de 2020), San Vicente y las Granadinas (8 de julio de 2010) y Sri Lanka (27 de septiembre de 2007)²⁰⁴⁷. Camboya firmó el tratado el 7 de diciembre de 2006; Liberia, el 16 de septiembre de 2005; Mauricio, el 14 de septiembre de 2005; Santo Tomé y Príncipe, el 19 de diciembre de 2005, y Sierra Leona, el 14 de septiembre de 2005, pero no lo han ratificado. Este tratado no se aplica a Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Corea del Norte, Curaçao, Gibraltar, Guinea Ecuatorial, Honduras, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Myanmar, Tonga ni Vanuatu.

Por último, en relación con el terrorismo y la utilización de armas de destrucción masiva, el Consejo de Seguridad aprobó la Resolución 1540 (2004), de 28 de abril de 2004²⁰⁴⁸. Aunque establece obligaciones concretas para los Estados dentro de su territorio, no permite que Estados distintos del Estado de pabellón actúen sobre los buques sospechosos al margen de las facultades previstas en los tratados²⁰⁴⁹. Estas medidas se impusieron con carácter excepcional en relación con determinados grupos terroristas, como Al Qaeda, los talibanes y el Estado Islámico. En estos casos, se obligó a los Estados a impedir el suministro, la venta o la transferencia, directos o indirectos, a

²⁰⁴³ Art. 2.2 – 4 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

²⁰⁴⁴ Arts. 5 – 7, 10 y 14 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

²⁰⁴⁵ Art. 9 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

²⁰⁴⁶ Art. 18 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

²⁰⁴⁷ El estado de este tratado se puede consultar en https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-15&chapter=18&Temp=mtdsg3&clang=en (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²⁰⁴⁸ S/RES/1540 (2004). De la misma forma, *vid.* párr. 11 de la Resolución 2170 (2014), de 15 de agosto de 2014, S/RES/2170 (2014); en relación con el comercio de petróleo y productos refinados del petróleo, párrs. 2 y 3 de la Resolución 2199 (2015), de 12 de febrero de 2015, S/RES/2199 (2015), y, en relación con la lucha contra el tráfico de armas para evitar abastecer a grupos terroristas, Resolución 1373 (2001) y 2370 (2017). Sobre la vinculación de los grupos terroristas con la delincuencia transnacional organizada, *vid.* Resolución 2195 (2014), de 19 de diciembre de 2014, S/RES/2195 (2014).

²⁰⁴⁹ *Vid.* KAYE, S., *op. cit.*, pág. 359; GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*, págs. 174 – 176; KLEIN, N., *op. cit.*, pág. 310, y ANDERSON, D. H., “European Perspective on Crimes at Sea”, *cit.*, pág. 183.

esas personas, grupos, empresas y entidades, desde su territorio o por sus nacionales fuera de su territorio o mediante buques o aeronaves de su pabellón, de armas y materiales conexos de todo tipo, incluidos armas y municiones, vehículos y pertrechos militares, pertrechos paramilitares y las piezas de repuesto correspondientes, así como asesoramiento técnico, asistencia o adiestramiento relacionados con actividades militares²⁰⁵⁰. Además, en relación con los combatientes terroristas extranjeros, pidió a los Estados que ayudasen a aumentar la capacidad de otros Estados para hacer frente a la amenaza planteada por los combatientes terroristas extranjeros, en particular en lo que respecta a prevenir y prohibir los viajes de combatientes terroristas extranjeros a través de las fronteras terrestres y marítimas, especialmente la capacidad de los Estados lindantes con zonas de conflicto armado donde haya combatientes terroristas extranjeros²⁰⁵¹, aunque no permite la atribución de jurisdicción sobre buques que enarbolan el pabellón de otros Estados en este ámbito.

4.2.- Otros aspectos de la protección marítima: el tráfico ilícito de drogas y armas, el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos en el mar. Una cuestión transversal: la transparencia en los registros de buques y en las sociedades relacionadas con el transporte marítimo.

Como se ha explicado, la utilización de buques para el transporte ilícito de mercancías tiene precedentes remotos en la Historia. En la actualidad, sigue siendo frecuente que se aprovechen las posibilidades del transporte marítimo para ocultar mercancías ilícitas o cuya distribución se encuentra controlada, como ocurre en el caso del tráfico de drogas y sustancias estupefacientes, así como el tráfico de armas²⁰⁵². Sin embargo, también se han dado casos de utilización de buques pesqueros para estos fines. Además, a estas actividades ilícitas se les ha sumado en las últimas décadas el tráfico de personas y el transporte ilícito de migrantes por vía marítima. Como resulta evidente, estas actividades no se limitan a los buques que enarbolan pabellones de conveniencia, pero éstos, por su propia configuración y las ventajas que ofrecen, particularmente en lo que concierne a la ocultación de la identidad del verdadero propietario o explotador del buque, facilitan su impunidad.

²⁰⁵⁰ Párr. 1.c) de la Resolución 1822 (2008), de 30 de junio de 2008, S/RES/1822 (2008); párr. 1.c) de la Resolución 1904 (2009), de 17 de diciembre de 2009, S/RES/1904 (2009); párr. 1.c) de la Resolución 1988 (2011), de 17 de junio de 2011, S/RES/1988 (2011); párr. 1.c) de la Resolución 1989 (2011), de 17 de junio de 2011, S/RES/1989 (2011); párr. 1.c) de la Resolución 2082 (2012), de 17 de diciembre de 2012, S/RES/2082 (2012); párr. 1.c) de la Resolución 2083 (2012), de 17 de diciembre de 2012, S/RES/2083 (2012); párr. 1.c) de la Resolución 2160 (2014), de 17 de junio de 2014, S/RES/2160 (2014); párr. 1.c) de la Resolución 2161 (2014); párr. 10 de la Resolución 2170 (2014), de 15 de agosto de 2014, S/RES/2170 (2014); párr. 1.c) de la Resolución 2253 (2015), de 17 de diciembre de 2015, S/RES/2253 (2015); párr. 1.c) de la Resolución 2255 (2015), de 21 de diciembre de 2015, S/RES/2255 (2015), y párr. 1.c) de la Resolución 2368 (2017), de 20 de julio de 2017, S/RES/2368 (2017).

²⁰⁵¹ Párr. 14 de la Resolución 2178 (2014), de 24 de septiembre de 2014, S/RES/2178 (2014).

²⁰⁵² UNODC, *The Globalization of Crime – A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, UNODC, Wien, 2010, pág. 144, disponible en https://www.unodc.org/res/cld/bibliography/the-globalization-of-crime-a-transnational-organized-crime-threat-assessment_html/TOCTA_Report_2010_low_res.pdf (fecha de última consulta: 3 de agosto de 2020).

Al igual que en el caso de la pesca INDNR, algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han expulsado a determinados buques de sus registros por su implicación en este tipo de actividades ilícitas. Así ocurrió, por ejemplo, con el buque *Nisha*, cuya matrícula fue cancelada por San Vicente y las Granadinas en 2001 por su presunta vinculación con *Al Qaeda*, y con el buque *C-Star*, fletado por un grupo europeo de extrema derecha y abanderado en Mongolia, que fue eliminado de este registro el 24 de agosto de 2017 por sus actividades en el Mediterráneo, que iban dirigidas a devolver a los migrantes a puertos africanos (aunque finalmente realizó patrullas durante una única semana) y se consideraron contrarias al artículo 98 de la CNUDM, al artículo 33 del Capítulo V del convenio SOLAS, al convenio SAR y al principio de no devolución²⁰⁵³. El buque *C-Star* había sido inspeccionado previamente en Egipto por sospechas de tráfico de armas²⁰⁵⁴.

En algunos casos, las consecuencias han sido incluso más graves, ya que se ha llegado a cerrar el registro a buques propiedad de extranjeros para evitar los problemas de la falta de capacidad de control y de la delegación de competencias en empresas privadas. Este fue el caso de Tonga, Camboya y Tanzania. Como se ha indicado, Tonga cerró su registro de buques en 2003, después de que cuatro buques matriculados en su registro fuesen registrados por llevar a cabo actividades ilícitas. Concretamente, el *Karine A* fue apresado por transporte ilícito de armas; el *Twillinger* y el *Sara*, por transportar ilícitamente a inmigrantes paquistaníes en una operación presuntamente vinculada con *Al Qaeda*, y el *Monica*, por transportar ilícitamente a 900 migrantes kurdos²⁰⁵⁵. Estos casos propiciaron la creación de un equipo de seguridad encargado de investigar los pabellones de conveniencia en el Foro de las Islas del Pacífico en septiembre de 2002 y este hecho fue determinante para que Tonga rescindiera su contrato con la sociedad que gestionaba su registro²⁰⁵⁶. Sin embargo, ello no ha impedido que continúen llegando buques que enarbolan el pabellón de Tonga a puertos australianos, lo cual confirma la ausencia de control que tienen algunos Estados tanto sobre su pabellón como sobre las antiguas sociedades en las que delegaron sus competencias. En el caso de Camboya, el incidente del *Winner*, así como casos de contrabando de tabaco en Albania y Creta, y de tráfico de seres humanos en Japón y

²⁰⁵³ Vid. BROWN, N., *op. cit.*, págs. 76 y 77, y el comunicado de prensa del Registro de Buques de Mongolia de 24 de agosto de 2017, disponible en <http://www.mngship.org/22/news/show/2> (fecha de última consulta: 21 de julio de 2020). Para un comentario sobre este asunto, vid. HONNIBALL, A. N., y SCHATZ, V. J., “The C-Star’s Odyssey and the International Law of the Sea”, *Völkerrechtsblog*, 21 de agosto de 2017, disponible en <https://voelkerrechtsblog.org/the-c-stars-odyssey-and-the-international-law-of-the-sea/> (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²⁰⁵⁴ “Migrant rescue ship rushes to aid anti-migrant boat in the Med”, *France 24*, 11 de agosto de 2017, disponible en <https://www.france24.com/en/20170811-migrant-rescue-ship-cstar-mediterranean-ngos-libya-italy> (fecha de última consulta: 21 de julio de 2020).

²⁰⁵⁵ “Greek has Tonga squirming”, *Ekathimerini*, 4 de enero de 2003, disponible en <https://www.ekathimerini.com/11068/article/ekathimerini/news/greek-has-tonga-squirming> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020). Vid. También PASTAVRIDIS, E., “Interception of Human Beings on the High Seas: A Contemporary Analysis Under International Law”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, vol. 36, n.º. 1, 2009, pág. 146, nota 6.

²⁰⁵⁶ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 171.

Creta, propiciaron la extinción del contrato que tenía con *Cambodia Shipping Corporation*, la sociedad con sede en Singapur que gestionaba su registro de buques hasta 2002, y la creación de la *International Ship Registry of Cambodia*, con sede en Busan (Corea del Sur)²⁰⁵⁷. Entre 2015 y 2016, tras recibir presiones de los Estados Unidos y de la Unión Europea, Camboya decidió rescindir este contrato y cerrar temporalmente su registro a propietarios extranjeros debido a los problemas que los incidentes con buques que enarbolaban su pabellón causaban a la reputación del Estado²⁰⁵⁸. Sin embargo, un año después, al menos 19 buques de propietarios extranjeros seguían enarbolando el pabellón de Camboya, lo cual evidencia las dificultades que estos Estados tienen para ejercer un control efectivo sobre sus actividades marítimas e incluso para cerrar efectivamente su registro²⁰⁵⁹. Por último, en 2014, Zanzíbar terminó su contrato con *Philtex Corporation (BELIZE) Ltd*, con sede en Dubái, debido a los permanentes incidentes con buques cuyo registro debía ser cancelado por su vinculación con Irán²⁰⁶⁰. En 2018, Tanzania cerró temporalmente su registro a los buques de propiedad extranjera por la reiteración de casos de incumplimiento de las sanciones del Consejo de Seguridad contra Libia y Corea del Norte²⁰⁶¹. Es evidente que en esta cuestión convergen los intereses de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y el resto de los Estados.

4.2.1.- La interceptación marítima en relación con los pabellones de conveniencia en el ámbito de la lucha contra el tráfico de armas y la proliferación de armas de destrucción masiva

La aplicación de la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón y la renuencia de varios Estados con poca capacidad o voluntad de supervisión (en este contexto, pabellones de conveniencia) a conceder autorizaciones de inspección de los buques que enarbolan su pabellón a autoridades extranjeras generan una laguna de la que sacan provecho los traficantes de armas y los compradores o receptores de tales armas, que, en las últimas décadas, han sido tanto Estados (como Irán o Siria) como organizaciones

²⁰⁵⁷ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 166, y DEL POZO, F., *op. cit.*, pág. 13.

²⁰⁵⁸ “Flag of convenience scheme retired”, *The Phnom Penh Post*, 1 de septiembre de 2016, disponible en <https://www.phnompenhpost.com/business/flag-convenience-scheme-retired> (fecha de última consulta 12 de agosto de 2020), y “Cambodia Denies Flag of Convenience on North Korea Vessel”, *VOA Cambodia*, 4 de octubre de 2017, disponible en <https://www.voacambodia.com/a/cambodia-denies-flag-of-convenience-on-north-korea-vessel/4054722.html> (fecha de última consulta: 7 de diciembre de 2017).

²⁰⁵⁹ “Vessels still flying Cambodia flag”, *The Phnom Penh Post*, 29 de septiembre de 2017, disponible en <https://www.phnompenhpost.com/business/vessels-still-flying-cambodia-flag> (fecha de última consulta: 12 de agosto de 2020).

²⁰⁶⁰ Carta del Secretario Juma Malik Akil al director de *Philtex Corporation* de 9 de octubre de 2014, disponible en <https://www.zma.go.tz/Notices/TERMINATION%20OF%20AGENCY%20CONTRACT.pdf> (fecha de última consulta: 12 de agosto de 2020).

²⁰⁶¹ “Tanzania Closes its Open Registry”, *The Maritime Executive*, 22 de enero de 2018, disponible en <https://www.maritime-executive.com/article/tanzania-closes-its-open-registry> (fecha de última consulta: 12 de agosto de 2020).

terroristas²⁰⁶². La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) ha indicado que, aunque los casos demostrados de transporte ilícito de armas por vía marítima no eran tan frecuentes como los realizados a través de transporte terrestre y aéreo, el número de armas decomisadas en esas operaciones es muy elevado²⁰⁶³. Sin embargo, se ha considerado que la inspección y detención de un buque por transportar armas de destrucción masiva no está justificada como contramedida para la tutela de intereses colectivos si no se ha producido un daño o perjuicio al Estado que pretende llevar a cabo la interceptación²⁰⁶⁴, y no existe ninguna disposición específica en la CNUDM que permita la interceptación de buques extranjeros en los espacios marítimos no sujetos a la jurisdicción de los Estados distintos del Estado de pabellón del buque cuando existan sospechas fundadas de su utilización para el transporte de armas. Por tanto, es necesario recurrir a fuentes de Derecho internacional sobre el tráfico de armas para comprobar si existe alguna posibilidad de que los Estados distintos del Estado de pabellón actúen en este ámbito para garantizar la aplicación de las disposiciones sobre comercio y transporte de armas y sobre financiación del terrorismo, así como para asegurar la eficacia de las sanciones de embargo de armas y otros productos impuestos por las organizaciones internacionales y, particularmente, el Consejo de Seguridad.

El tráfico de armas es una de las formas de delincuencia organizada transnacional en el sentido de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000 (CNUDOT)²⁰⁶⁵. Aunque el Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Protocolo sobre Armas de Fuego)²⁰⁶⁶ no establece disposiciones específicas sobre transporte marítimo,

²⁰⁶² Vid. BYERS, M., “Proliferation Security Initiative (PSI)”, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2007, disponible en <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law/epil/9780199231690/law-9780199231690-e1209?prd=EPIL> (fecha de última consulta: 28 de julio de 2020). Recuérdese, por ejemplo, la utilización de buques con pabellón de Bolivia y Togo para el transporte de armas para la guerra en Siria y Libia. Vid. “Más de 100 detenidos y 100 toneladas de hachís incautadas en una red siria que nutría de armas a yihadistas”, *RTVE*, 11 de octubre de 2016, disponible en <https://www.rtve.es/noticias/20161011/mas-100-detenidos-100-toneladas-hachis-incautadas-red-siria-nutria-armas-yihadistas/1423720.shtml> (fecha de última consulta: 4 de agosto de 2020).

²⁰⁶³ UNODC, *Global Study on Firearms Trafficking 2020*, UNODC, Wien, 2020, pág. 62, disponible en https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Firearms/2020_REPORT_Global_Study_on_Firearms_Trafficking_2020_web.pdf (fecha de última consulta: 4 de agosto de 2020).

²⁰⁶⁴ Vid. GUILFOYLE, D., “Interdicting Vessels to Enforce the Common Interest: Maritime Countermeasures and the Use of Force”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 56, n.º. 1, 2007, págs. 69 – 82.

²⁰⁶⁵ 2241 *UNTS* 507. Arts. 3 y 5 – 8.

²⁰⁶⁶ 2326 *UNTS* 208, aprobado por Resolución 55/255 de la Asamblea General, de 31 de mayo de 2001, A/RES/55/255, de 8 de junio de 2001. En el ámbito regional, *vid.* también, con contenido similar, la Convención interamericana contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales relacionados, hecho en Washington el 13 de noviembre de 1997, de la que son partes, entre otros, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Honduras, Jamaica, Panamá, San Cristóbal y Nieves, y San Vicente y las Granadinas, y el Convenio de la Comunidad

incluye entre las actividades que suponen tráfico ilícito el transporte y la transferencia de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones desde o a través del territorio de un Estado parte al de otro Estado parte si cualquiera de los Estados parte interesados no o autoriza o si las armas de fuego no han sido marcadas, siempre y cuando el tráfico tenga carácter transnacional y entrañe la participación de un grupo delictivo organizado²⁰⁶⁷. Además, se obliga a los Estados a adoptar las medidas necesarias para permitir el decomiso, la incautación y la destrucción u otras formas de disposición de las armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones que sean objeto de fabricación o tráfico ilícitos²⁰⁶⁸. Las armas deben ser marcadas y debidamente identificadas²⁰⁶⁹, y se debe intensificar la cooperación transfronteriza entre los servicios policiales y aduaneros²⁰⁷⁰. Este tratado no amplía la jurisdicción de los Estados distintos del de pabellón, por lo que estos deberán respetar los límites generales a su actuación en los distintos espacios marítimos y, en particular, la soberanía y la integridad territorial de otros Estados.

De los Estados cuyo pabellón se considera de conveniencia, son parte en el Protocolo sobre Armas de Fuego Antigua y Barbuda (19 de septiembre de 2014), Bahamas (26 de septiembre de 2008), Barbados (11 de noviembre de 2014), Camboya (12 de diciembre de 2005), Chipre (6 de agosto de 2003), Francia (28 de febrero de 2019), Honduras (1 de abril de 2008), Jamaica (29 de septiembre de 2003), Líbano (13 de noviembre de 2006), Liberia (22 de septiembre de 2004), Mauricio (24 de septiembre de 2003), Moldavia (28 de febrero de 2006), Mongolia (27 de junio de 2008), Panamá (18 de agosto de 2004), Portugal (3 de junio de 2011), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sierra Leona (12 de agosto de 2014), San Cristóbal y Nieves (21 de mayo de 2004), y San Vicente y las Granadinas (29 de octubre de 2010). En cambio, el protocolo no se aplica a Belice, Bermudas, Bolivia, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Georgia, Gibraltar, Guinea Ecuatorial, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Sri Lanka, Tonga ni Vanuatu. La Unión Europea adoptó este protocolo el 21 de marzo de 2014, lo cual afecta a Malta y Alemania²⁰⁷¹.

El 2 de abril de 2013, se adoptó el Tratado sobre el Comercio de Armas (TCA), que, al igual que el Protocolo sobre Armas de Fuego, no contiene disposiciones

Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO) sobre armas pequeñas y ligeras, sus municiones y otros materiales relacionados, hecho en Abuja el 14 de junio de 2006, del que son parte, entre otros Estados, Liberia y Sierra Leona.

²⁰⁶⁷ Arts. 3.e) y 4.1 del Protocolo sobre Armas de Fuego.

²⁰⁶⁸ Arts. 6 y 9 del Protocolo sobre Armas de Fuego.

²⁰⁶⁹ Arts. 7, 8 y 10 del Protocolo sobre Armas de Fuego.

²⁰⁷⁰ Arts. 11.b) y 13 del Protocolo sobre Armas de Fuego.

²⁰⁷¹ Las disposiciones del protocolo se desarrollan en el Reglamento (UE) n.º. 258/2012 el Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2012, por el que se aplica el artículo 10 del Protocolo de las Naciones Unidas contra la falsificación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia transnacional organizada, y por el que se establecen autorizaciones de exportación y medidas de importación y tránsito para las armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, *DOUE L 94/1*, de 30 de marzo de 2012.

específicas sobre el transporte de las mismas por vía marítima, pero resulta aplicable a esta actividad²⁰⁷². Uno de los objetivos del tratado es prevenir y eliminar el tráfico ilícito de armas convencionales y prevenir su desvío²⁰⁷³. Además, el TCA establece un concepto de armas muy amplio e incluye entre las actividades de comercio internacional la exportación, la importación, el tránsito, el transbordo y el corretaje²⁰⁷⁴. Este tratado obliga a los Estados a reforzar el control de la exportación de las municiones, partes y componentes de las armas²⁰⁷⁵, y prohíbe las transferencias de armas, municiones, partes y componentes si supusieran una violación de las obligaciones de los Estados en virtud de las medidas adoptadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en el marco del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas y, particularmente, los embargos de armas, o en virtud de algún tratado internacional²⁰⁷⁶. No obstante, no establece ningún fundamento para la ampliación de la jurisdicción de los Estados sobre buques extranjeros, sino que la cooperación exigida se limita al intercambio de información²⁰⁷⁷.

El TCA entró en vigor al año siguiente de su aprobación y tiene 109 Estados parte. De ellos, se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (2 de abril de 2014), Antigua y Barbuda (12 de agosto de 2013), Bahamas (25 de septiembre de 2014), Barbados (20 de mayo de 2015), Belice (19 de marzo de 2015), Chipre (10 de mayo de 2016), Francia (2 de abril de 2014), Georgia (23 de mayo de 2016), Honduras (1 de marzo de 2017), Jamaica (3 de junio de 2014), Líbano (9 de mayo de 2019), Liberia (21 de abril de 2015), Malta (2 de abril de 2014), Mauricio (23 de julio de 2015), Moldavia (28 de septiembre de 2015), Panamá (11 de febrero de 2014), Portugal (25 de septiembre de 2014), Santo Tomé y Príncipe (28 de julio de 2020), Sierra Leona (12 de agosto de 2014), San Cristóbal y Nieves (15 de diciembre de 2014), y San Vicente y las Granadinas (3 de junio de 2014). Camboya, que firmó el tratado el 18 de octubre de 2015, todavía no lo ha ratificado, al igual que Comoras, que lo firmó el 26 de septiembre de 2013; Mongolia, que lo firmó el 24 de septiembre de

²⁰⁷² Sobre el carácter complementario de estos dos tratados, *vid.* UNODC, *Documento de debate – El Protocolo sobre armas de fuego y el Tratado sobre el comercio de armas: ¿divergencia o complementariedad?*, Naciones Unidas, Wien, 2016, disponible en https://www.unodc.org/documents/firearms-protocol/16-08355_Firearms_S_eBook.pdf (fecha de última consulta: 4 de agosto de 2020). *Vid.* también los Principios reguladores de las transferencias de armas convencionales de la OSCE, de 25 de noviembre de 1993, disponibles en <https://www.osce.org/files/f/documents/d/2/41346.pdf> (fecha de última consulta: 4 de agosto de 2020), y el Arreglo de Wasenaar sobre control de exportaciones de armas convencionales y bienes y tecnología de doble uso, hecho en La Haya el 19 de diciembre de 1995. En el seno de la OSCE, España presentó en 2017 un borrador de decisión sobre la prevención del tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras y/o de municiones por vía marítima. *Vid.* Comunicado de 17 de mayo de 2017, disponible en http://www.exteriores.gob.es/RepresentacionesPermanentes/OSCE/es/Noticias/Paginas/Articulos/201705_17_NOT01.aspx (fecha de última consulta: 4 de agosto de 2020).

²⁰⁷³ Arts. 1 y 11 del TCA.

²⁰⁷⁴ Art. 2.1 y 2 del TCA.

²⁰⁷⁵ Arts. 3, 4, 5.2 y 5, y 12 del TCA.

²⁰⁷⁶ Art. 6 del TCA.

²⁰⁷⁷ Arts. 8.3, 11.5 y 6, y 15 del TCA.

2013, y Vanuatu, que lo firmó el 26 de julio de 2013. Tampoco se aplica a Bermudas, Bolivia, Corea del Norte, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Myanmar, Sri Lanka ni Tonga.

En el caso de las armas biológicas, el artículo III del Convenio sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción, hecho en Londres, Moscú y Washington el 10 de abril de 1972, prohíbe el traspaso de agentes, toxinas, armas, equipos o vectores con fines hostiles o para conflictos armados, y la contribución y el apoyo a Estados, grupos de Estados u Organizaciones Internacionales a fabricarlos o adquirirlos de otra manera²⁰⁷⁸. Son Estados parte en este tratado Alemania (7 de abril de 1983), Antigua y Barbuda (29 de enero de 2003), Bahamas (26 de noviembre de 1986), Barbados (26 de marzo de 1975), Belice (21 de septiembre de 1981), Bolivia (30 de octubre de 1975), Chipre (26 de marzo de 1975), Francia (27 de septiembre de 1984), Georgia (22 de mayo de 1996), Jamaica (13 de agosto de 1975), Líbano (26 de marzo de 1975), Malta (7 de abril de 1975), Mauricio (26 de marzo de 1975), Mongolia (26 de marzo de 1975), los Países Bajos (22 de junio de 1981, en relación con las antiguas Antillas Holandesas), Panamá (26 de marzo de 1975), Portugal (15 de mayo de 1975), San Cristóbal y Nieves (2 de abril de 1991), San Vicente y las Granadinas (27 de octubre de 1979), Sierra Leona (29 de junio de 1976), Sri Lanka (18 de noviembre de 1986) y Tonga (28 de septiembre de 1976). En cambio, este tratado no se aplica a Bermudas, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Gibraltar, Guinea Ecuatorial, Honduras, Islas Caimán, Islas Feroe, Liberia, Islas Marshall, Moldavia, Myanmar, Santo Tomé y Príncipe, y Vanuatu.

Además, en el caso de armas químicas, resulta de aplicación la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, de 13 de enero de 1993, que prohíbe el desarrollo, producción, adquisición, almacenamiento, conservación y transferencia directa e indirecta de armas químicas²⁰⁷⁹, y obliga a su destrucción²⁰⁸⁰. De todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, solo Corea del Norte no es parte en esta Convención.

Por último, en cuanto a las armas nucleares, resulta de aplicación el Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares (TNP), de 1 de julio de 1968²⁰⁸¹, que, al igual que los convenios anteriores, prohíbe el traspaso de armas nucleares u otros dispositivos nucleares explosivos o del control sobre tales armas o dispositivos, tanto directa como indirectamente, así como todo tipo de participación o apoyo a la fabricación o adquisición de armas nucleares u otros dispositivos nucleares explosivos o

²⁰⁷⁸ 1015 *UNTS* 163. De conformidad con el art. VI.1 de este Convenio, cualquier violación de sus disposiciones podrá ser denunciada al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

²⁰⁷⁹ Art. I.1.a) de la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción.

²⁰⁸⁰ Arts. I.2 – 4 y IV.7.9 de la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción.

²⁰⁸¹ 729 *UNTS* 161.

del control sobre los mismos²⁰⁸². Sin embargo, no se refiere a la posibilidad de visitar o inspeccionar buques extranjeros en ninguno de los espacios marítimos. Al igual que la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, el TNP ha gozado de una amplia ratificación, ya que tiene 190 Estados parte, y el único Estado que ofrece pabellón de conveniencia que se ha retirado del mismo ha sido Corea del Norte (10 de enero de 2003). Además, en el caso de utilización de este tipo de armas, resultaría de aplicación el convenio SUA de 2005, en virtud de su artículo 3 *bis*.1.iii).

Además, en el ámbito bilateral, destaca la práctica estadounidense de concluir acuerdos bilaterales para la inspección de buques que sean sospechosos de transportar armas de destrucción masiva y materiales relacionados con ellas, la mayoría de los cuales se han realizado con Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, en una especie de desarrollo del principio del control efectivo de los Estados Unidos: Antigua y Barbuda²⁰⁸³, Bahamas²⁰⁸⁴, Belice²⁰⁸⁵, Chipre²⁰⁸⁶, Islas Marshall²⁰⁸⁷, Liberia²⁰⁸⁸, Malta²⁰⁸⁹, Mongolia²⁰⁹⁰, Panamá²⁰⁹¹, y San Vicente y las Granadinas²⁰⁹². El único

²⁰⁸² Arts. I y II del TNP.

²⁰⁸³ Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Antigua and Barbuda Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 27 September 2010, disponible en <https://www.state.gov/10-927> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁸⁴ Agreement Between the Government of the Commonwealth of the Bahamas and the Government of the United States of America Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials By Sea, 11 August 2008, disponible en <https://2009-2017.state.gov/t/isn/trty/108223.htm> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020). Este acuerdo todavía no ha entrado en vigor.

²⁰⁸⁵ Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Belize concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials at sea, 4 August 2005, disponible en <https://2009-2017.state.gov/t/isn/trty/50809.htm> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁸⁶ Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Cyprus concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials at sea, 12 January 2006, disponible en <https://2009-2017.state.gov/t/isn/trty/50274.htm> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁸⁷ Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Marshall Islands concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials at sea, 13 August 2004, disponible en <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/170361.pdf> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁸⁸ Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Liberia concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials by sea, 11 February 2004, disponible en https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/04-1208-Liberia-Weapons.done_.pdf (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁸⁹ Agreement Between The Government Of The United States Of America And The Government Of Malta Concerning Cooperation To Suppress The Proliferation Of Weapons Of Mass Destruction, Their Delivery Systems, And Related Materials By Sea, 15 March 2007, disponible en <https://2009-2017.state.gov/t/isn/trty/81883.htm> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

Estado que ha concluido este tipo de acuerdo con los Estados Unidos y no se considera como Estado que ofrece pabellón de conveniencia es Croacia²⁰⁹³, por lo que resulta evidente que el objetivo de esta política es obtener un mayor control sobre los buques que enarbolan pabellones de conveniencia. Estos tratados se inspiran en la práctica previa de cooperación en materia de eliminación del tráfico de drogas entre los Estados Unidos y distintos Estados caribeños²⁰⁹⁴, que se examinará en el siguiente epígrafe. En ellos se establecen cláusulas de consentimiento implícito para la inspección de un buque si no se recibe una respuesta del Estado de pabellón en un plazo de varias horas, en función de cada tratado²⁰⁹⁵. Se trata de ejemplos avanzados de cooperación que sobrepasan el marco jurídico general aplicable, aunque no suponen una excepción al principio general de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, ya que se basan en el consentimiento de las inspecciones por parte del mismo y, por tanto, no transforman realmente el equilibrio de la jurisdicción entre diferentes Estados²⁰⁹⁶. No obstante, se

²⁰⁹⁰ Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Mongolia Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 23 October 2003, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/08-220-Mongolia-Weapons.pdf> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁹¹ Amendment to the Supplementary Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice, 12 May 2004, disponible en <https://2009-2017.state.gov/t/isn/trty/32858.htm> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020), en relación con el Supplementary Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice, 5 February 2002, disponible en <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/176316.pdf> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁹² Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Saint Vincent and the Grenadines Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 11 May 2010, disponible en <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/147246.pdf> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020). Como ha evidenciado RONZITTI, N., “Military Uses of the Sea”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, pág. 554, nota 20, estos tratados cubren el 60 % del tonelaje mundial.

²⁰⁹³ Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 1 June 2005, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/07-306-Croatia-Nonprolif-Weapons.pdf> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²⁰⁹⁴ Vid. GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, cit., pág. 173.

²⁰⁹⁵ Vid. SPADI, F., *op. cit.*, pág. 257; GILL, T. D., “Legal Basis of the Right of Self-Defence under the UN Charter and under Customary International Law”, en GILL, T. D., y FLECK, D. (Eds.), *The Handbook of the International Law of Military Operations*, 2.ª ed., Oxford University Press, Oxford, 2015, pág. 214, y CORTHAY, E., *op. cit.*, pág. 162.

²⁰⁹⁶ Vid. PAPANICOLOPULU, I., *op. cit.*, pág. 319. Para un análisis comparativo entre estos tratados y el protocolo SUA 2005, vid. JESSEN, H., “United States’ Bilateral Shipboarding Agreements – Upholding Law of the Sea Principles while Updating State Practice”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 69 – 72.

puede criticar su reducido ámbito de aplicación, derivado de su carácter bilateral, que ha hecho que se sugiera la conveniencia de concluir un tratado más amplio o una red de tratados bilaterales que asegure la cooperación internacional en ese ámbito²⁰⁹⁷.

El contenido de los tratados es prácticamente idéntico, salvo en el caso de Panamá, en el que se prefirió optar por una adenda a un acuerdo preexistente. El objetivo de todos ellos es promover la cooperación entre las partes para evitar el transporte a través de buques armas de destrucción masiva, sus sistemas vectores y materiales conexos (elementos que pueden contribuir a la proliferación)²⁰⁹⁸, y, por tanto, solo se aplicarán a los buques sospechosos que tengan la nacionalidad de los Estados parte o los buques sin nacionalidad o asimilados a los buques sin nacionalidad²⁰⁹⁹. Todos los tratados, salvo los acuerdos con Panamá, Croacia y Mongolia, excluyen de su ámbito de aplicación los buques que, aunque estén registrados en esos Estados, se encuentran fletados a casco desnudo en otro Estado²¹⁰⁰, lo cual podría constituir una laguna importante para la aplicación efectiva de estos tratados. Sin embargo, la aplicación de los acuerdos bilaterales permitió el apresamiento de varios buques vinculados con Corea del Norte, como el *M/V Light*, un buque abanderado en Belice, cuyo propietario tenía nacionalidad norcoreana, que transportaba tecnología de misiles de Corea del Norte hacia Myanmar y fue interceptado por un buque de guerra estadounidense en 2011 en alta mar²¹⁰¹.

Los Estados parte permiten actuar a su contraparte a partir del mar territorial de cualquier Estado para comprobar la nacionalidad de los buques sospechosos y, con la autorización del Estado de pabellón del buque, abordar e inspeccionar el buque, su carga y las personas a bordo²¹⁰². En caso de encontrar pruebas de proliferación, el Estado de pabellón podrá autorizar a los agentes del Estado solicitante para que detenga el buque y a tomar medidas con respecto a su carga y a las personas a bordo²¹⁰³. El

²⁰⁹⁷ Vid. STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 172, y TANAKA, Y., *The International Law of the Sea*, 3rd Edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pág. 468.

²⁰⁹⁸ Art. 2.1 de los acuerdos, salvo el acuerdo con Malta, en el que esta materia se regula en el art. 1.1.

²⁰⁹⁹ Art. 3 de los acuerdos. Sobre la importancia de que la preferencia de la nacionalidad sobre el registro, *vid.* PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, *cit.* págs. 145 y 146.

²¹⁰⁰ *Vid.* SPADI, F., *op. cit.*, pág. 259.

²¹⁰¹ “US Navy intercepts North Korean ‘missile carrier’”, 13 de junio de 2011, *The Telegraph*, disponible en <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/northkorea/8571784/US-Navy-intercepts-North-Korean-missile-carrier.html> (fecha de última consulta: 14 de agosto de 2020).

²¹⁰² Art. 4.1.a) y b.i) de los acuerdos, salvo el acuerdo con Panamá, en el que se regula en el art. X.1.a) y b.i); el acuerdo con Croacia, en el que se regula en el art. 4.2.a) y b.i), y el acuerdo con Malta, en el que se regula en el art. 5.1.a) y b.i).

²¹⁰³ Art. 4.1.b.ii) de los acuerdos, salvo el acuerdo con Panamá, en el que se regula en el art. X.1.b.ii); el acuerdo con Croacia, en el que se regula en el art. 4.2.b.ii), y el acuerdo con Malta, en el que se regula en el art. 5.1.b.ii). Sobre el estatuto de los agentes de conformidad con distintos tratados en vigor, *vid.* TESFALIDET, I. Y., “Shiprider Institution: Questions of Jurisdiction and State Responsibility”, en PAPASTAVRIDIS, E. D., y TRAPP, K. N. (Eds.), *La criminalité en mer / Crimes at Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2014, págs. 609 – 633.

Estado de pabellón puede decidir realizar la inspección a través de sus agentes, autorizar la inspección por parte de los agentes del Estado solicitante, realizar la investigación conjuntamente o denegar el permiso²¹⁰⁴. Sin embargo, si el Estado de pabellón acusa recibo de la solicitud y no responde en el plazo de dos o cuatro horas, en función de los acuerdos²¹⁰⁵, se entenderá aceptada la solicitud y el otro Estado podrá realizar la inspección²¹⁰⁶, salvo en el acuerdo con Croacia. Técnicamente, estos acuerdos establecen derechos recíprocos, pero es evidente que, teniendo en cuenta que algunos de los Estados que firmaron los acuerdos con los Estados Unidos carecían de armada, estas facultades estaban previstas fundamentalmente para su aprovechamiento por los Estados Unidos. La jurisdicción sobre el buque, su carga y las personas a bordo para su incautación, confiscación, arresto, enjuiciamiento y liquidación de los objetos corresponde preferentemente al Estado de pabellón (salvo en el caso en el que, por razón del espacio marítimo en el que ocurran los hechos, concurra la jurisdicción de los dos Estados), pero este podrá cedérsela al Estado que realizó la inspección²¹⁰⁷. Además, se prevé específicamente el uso de la fuerza durante las operaciones, aunque se debe limitar al grado razonablemente necesario para asegurar la seguridad de los agentes del Estado o de otras personas, o en caso de obstrucción de las operaciones²¹⁰⁸. Por último, en los acuerdos con Panamá, Liberia, Islas Marshall, Malta, Mongolia, y Antigua y Barbuda se prevé que la parte distinta de los Estados Unidos pueda extender los mismos derechos a otros Estados a través de otros acuerdos²¹⁰⁹.

Como se puede observar, a excepción de la práctica bilateral estadounidense, el régimen general sobre el comercio y el traspaso de armas de todo tipo resulta aplicable a

²¹⁰⁴ Art. 4.3.a) de los acuerdos, salvo el acuerdo con Panamá, en el que se regula en el art. X.3; y el acuerdo con Croacia, en el que se regula en el art. 4.4.a), y el acuerdo con Malta, en el que se regula en el art. 5.3.a).

²¹⁰⁵ El plazo de dos horas se prevé en los acuerdos con Panamá, Liberia, Belice, Antigua y Barbuda, y Mongolia, y el de cuatro, en el del acuerdo con Islas Marshall. En los casos de Chipre y Malta, es necesario que, en caso de que no se pueda establecer la nacionalidad en el plazo de cuatro horas, la autoridad competente indique que permite igualmente la inspección. En el caso de Belice, en el art. 4.3.e) del acuerdo, se prevé que se pueda realizar la inspección directamente si no se puede establecer contacto con la autoridad competente. En el caso del acuerdo con Bahamas, no se prevé esta posibilidad, ya que el art. 4.3.b) del acuerdo establece que debe confirmar o rechazar la autorización en el plazo de dos horas desde la solicitud. Por último, en el art. 4.3.c) y d) del acuerdo con San Vicente y las Granadinas, se prevé que, en el caso de que no se pueda confirmar la nacionalidad en dos horas, el Estado requerido podrá estipular que no se opone a la inspección del buque o que rechaza la atribución de nacionalidad hecha por el buque, y que, si no se puede establecer contacto con la autoridad competente, se entenderá concedida la autorización para inspeccionar el buque e interrogar a las personas a bordo.

²¹⁰⁶ Art. 4.3.d) de los acuerdos, salvo el acuerdo con Panamá, en el que se regula en el art. X.6, y el acuerdo con Malta, en el que se regula en el art. 5.3.c).

²¹⁰⁷ Arts. 5.1 y 2, y 12 de los acuerdos, salvo el acuerdo con Panamá, en el que se regula en los arts. XI.2 y 3, y XIX, y el acuerdo con Malta, en el que se regula en los arts. 6.2 y 3, y 14. En el caso del acuerdo con Bahamas, esta materia se regula en el art. 5.1, y en el acuerdo con San Vicente y las Granadinas, en la que esta materia se regula en los arts. 6.1 y 2, y 13 del acuerdo correspondiente.

²¹⁰⁸ Art. 9 de los acuerdos, salvo en los casos del acuerdo con Panamá, en el que se regula en el art. XVII, y del acuerdo con San Vicente y las Granadinas, en el que se regula en el art. 10 del acuerdo.

²¹⁰⁹ Art. 18 de los acuerdos, salvo en los casos de la enmienda al acuerdo con Panamá, en el que se regula en el art. II, y del acuerdo con San Vicente y las Granadinas, en el que se regula en el art. 19 del acuerdo.

su transporte por mar pero no incluye disposiciones específicas ni atribuciones de competencia a Estados distintos del Estado de pabellón, lo cual podría dificultar la cooperación contra el tráfico de armas, especialmente en relación con buques que enarbolan el pabellón de Estados con escasa capacidad para inspeccionarlos y para imponer el cumplimiento del Derecho internacional, salvo en los casos en los que el Consejo de Seguridad permita específicamente la interceptación marítima, como se indicará a continuación. Por ello, parte de la doctrina considera deseable un convenio específico para el tráfico de armas por mar, incluyendo las armas de destrucción masiva²¹¹⁰. Además, el 95 % de los componentes de las armas de destrucción masiva son de doble uso, lo cual dificulta la actuación contra el tráfico de este tipo de materiales, ya que su comercialización individual resultaría lícita²¹¹¹.

Al margen de las actividades de tráfico de armas, se ha recurrido a pabellones de conveniencia para evitar las consecuencias de las sanciones internacionales sobre determinados Estados o personas y, particularmente, las del Consejo de Seguridad²¹¹². En ejercicio de sus facultades de conformidad con el capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas²¹¹³, ha autorizado la intervención sobre buques extranjeros, en ocasiones excepcionales y siempre en relación con situaciones que ponen en riesgo la paz y la seguridad internacionales, la intervención marítima sobre determinados buques. Esta práctica tiene su origen en el bloqueo autorizado en los años sesenta del siglo pasado para evitar el aprovisionamiento de petróleo a Rhodesia a través de distintos

²¹¹⁰ Vid. HAMZA, R., *op. cit.*, pág. 427.

²¹¹¹ Vid. KLEIN, N., *op. cit.*, pág. 156.

²¹¹² Para ANDERSON, D. H., “European Perspective on Crimes at Sea”, *cit.*, pág. 183, estas resoluciones tienen prevalencia sobre la costumbre internacional, la CNUDM y la Convención sobre Alta Mar en virtud de los arts. 25 y 103 de la Carta de las Naciones Unidas. Sobre los casos mencionados, *vid.* también BROWN, N., *op. cit.*, págs. 72 – 76.

²¹¹³ Particularmente, el art. 41 de la Carta de las Naciones Unidas incluye entre las medidas que no implican el uso de la fuerza armada la interrupción parcial o total de las relaciones económicas y de las comunicaciones marítimas, y el art. 42 establece que se podrán realizar acciones para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales a través de fuerzas navales, que podrán efectuar bloqueos, entre otras operaciones. Sobre la imperatividad y la efectividad de las resoluciones dictadas en este marco, *vid.* CHURCHILL, R. R., “Conflicts between United Nations Security Council Resolutions and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, and Their Possible Resolution”, *International Law Studies*, vol. 84, n.º 1, 2008, págs. 145 – 149; ZOU, K., “Maritime Enforcement of United Nations Security Council Resolutions: Use of Force and Coercive Measures”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 26, n.º 2, 2011, págs. 235 – 241, y PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of the Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, *cit.*, págs. 96 - 99. Recuérdese que la exportación de armas en contravención de estas resoluciones es contraria al art. 6.1 del Tratado sobre el comercio de armas. Además, la Carta de las Naciones Unidas constituye un tratado en el sentido del art. 110.1 de la CNUDM. *Vid.* también VON HENEG, W. H., y FINK, M. D., “Maritime Interception / Interdiction Operations”, *cit.*, págs. 422 y 423, que incluyen entre las modalidades de la interceptación marítima (*maritime interdiction*) las consultas con el capitán de buque; la detención, abordaje e inspección del buque, la confiscación o requisa de su cargamento y la detención de su tripulación. Además, para reforzar la fundamentación de la actuación de los Estados sobre buques extranjeros en virtud de las competencias autorizadas por el Consejo de Seguridad, se ha propuesto que se incluyan las disposiciones relativas a la interceptación marítima del art. 3 bis.1.a) y 5.e) del protocolo SUA de 2005 en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, aunque esta reforma resulta improbable en las circunstancias actuales. *Vid.* HARRINGTON, C. A., *op. cit.*, págs. 117 – 136.

buques que recalaban en Beira (Mozambique) en contra de las sanciones establecidas en una resolución anterior²¹¹⁴, frente al cual el Consejo de Seguridad pidió a Portugal que no recibiera en Beira el petróleo destinado a Rhodesia, a todos los Estados que desviasen cualquiera de sus buques si sospechasen que transportaba petróleo destinado a Rhodesia y navegase rumbo a Beira, y al Reino Unido que impidiese, recurriendo al uso de la fuerza si fuese necesario, la llegada a Beira de buques de los que razonablemente se pudiese pensar que transportaban petróleo destinado a Rhodesia, y que detuviera y apresara al petrolero *Joanna V*, de pabellón griego, si descargase petróleo en Beira, a su salida del puerto²¹¹⁵.

Por tanto, solo se autorizaba al Reino Unido a ejercer su jurisdicción sobre buques extranjeros. En cambio, a partir de los años noventa del siglo pasado, esta autorización se hizo con carácter más amplio. Así, durante la invasión de Kuwait por Irak, el Consejo de Seguridad exhortó a los Estados miembros que cooperaban con el gobierno de Kuwait con fuerzas marítimas desplegadas en la región a utilizar las medidas proporcionadas a las circunstancias concretas que fueran necesarias para detener a todo el transporte marítimo que entrase y saliese a fin de inspeccionar y verificar sus cargamentos y destinos y asegurar la aplicación estricta de las disposiciones relativas al transporte marítimo establecidas en la Resolución 661 (1990)²¹¹⁶. Una redacción similar se utilizó en el conflicto de Bosnia y Herzegovina²¹¹⁷ y en el caso de Haití²¹¹⁸, pero con

²¹¹⁴ Concretamente, el párr. 8 de la Resolución 217 (1965), de 20 de noviembre de 1965, S/RES/217(1965), pedía a todos los Estados que se abstuvieran de todo acto que pudiera ayudar y alentar al régimen ilegal de Rhodesia del Sur y, en particular, que se abstuvieran de suministrar armas, equipo y material militar, y que hicieran todo lo posible para romper sus relaciones económicas con este territorio, incluso mediante el establecimiento de un embargo sobre el petróleo y sus productos.

²¹¹⁵ Párrs. 3 – 5 de la Resolución 221 (1966), de 9 de abril de 1966, S/RES/221(1966).

²¹¹⁶ Párr. 1 de la Resolución 665 (1990), de 25 de agosto de 1990, S/RES/665(1990). En el párr. 3 de la Resolución 661 (1990), de 6 de agosto de 1990, S/RES/661(1990), se prohibía a los Estados miembros la importación de los productos originarios de Irak o Kuwait, la promoción o la realización de exportaciones o transbordos de productos o bienes de Irak o Kuwait, las transacciones por sus nacionales o por buques de su pabellón o en sus territorios de productos o bienes originarios o exportados de Irak o Kuwait, así como la venta o suministro por sus nacionales o desde sus territorios o mediante la utilización de buques con sus pabellones de cualesquiera productos o bienes, incluidas las armas y cualquier tipo de equipo militar, originarios o no de sus territorios. *Vid.* también el párr. 24 de la Resolución 685 (1991), de 3 de abril de 1991, S/RES/687(1991), por el que se extiende la prohibición de venta o suministro a Irak, o la promoción de tales actividades por los nacionales, desde los territorios o utilizando buques o aeronaves de los Estados miembros de armas, equipos militares, componentes y repuestos, así como de otros artículos. De acuerdo con PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, *cit.*, pág. 88, durante este conflicto, se inspeccionaron 964 buques, de los cuales 51 transportaban cargamentos que violaban las sanciones de las Naciones Unidas.

²¹¹⁷ Párr. 12 de la Resolución 787 (1992), de 16 de noviembre de 1992, S/RES/787(1992) en relación con el párr. 4 de la Resolución 757 (1992), de 30 de mayo de 1992, S/RES/757(1992). *Vid.* también la interesante derogación de los principios tradicionales de atribución de la nacionalidad que se efectúa en el párr. 10 de la Resolución 787 (1992), por el que se reputan como buques de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) a efectos de la aplicación de las resoluciones del Consejo de Seguridad todos los buques en que una persona o empresa establecida en ese territorio o que operase desde él, o tuviese intereses mayoritarios o el control del buque, con independencia de su pabellón. Esto neutralizaría los efectos de la utilización de pabellones de conveniencia para evitar la aplicación de las sanciones.

²¹¹⁸ Párr. 1 de la Resolución 875 (1993), de 16 de octubre de 1993, S/RES/875(1993): “Exhorta a los Estados Miembro a que, con carácter nacional o por conducto de organismos o mecanismos regionales, y

un carácter más amplio, ya que la autorización para tomar medidas se hacía en relación con todos los Estados y, en este último caso, se incluían medidas individuales o regionales, que debían adoptarse en cooperación con las autoridades gubernamentales de Haití.

Sin embargo, no se autorizó a todos los Estados a sobrepasar el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en todos los conflictos sobre los cuales se pronunció o impuso sanciones el Consejo de Seguridad. Así, en el caso de la guerra civil de Sierra Leona (1991 – 2002), se obligó a todos los Estados a impedir la venta o el suministro a Sierra Leona, por sus nacionales o a partir de su territorio, o empleando para ello buques o aeronaves de su pabellón, de petróleo, armamento y material conexo de todo tipo, incluyendo armas y municiones; vehículos y equipo militar o paramilitar, y piezas de repuesto para los equipos, procediesen o no de su territorio²¹¹⁹, pero no se autorizó la inspección de buques extranjeros con carácter general, ya que, en principio, solo la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO) podía, en caso necesario y de conformidad con las normas internacionales aplicables, detener a los buques que se dirigieran a Sierra Leona con el fin de inspeccionar y verificar sus cargas y puntos de destino, informando periódicamente al comité correspondiente del Consejo de Seguridad, aunque todos los Estados miembros debían cooperar con la CEDEAO en esta cuestión²¹²⁰.

en cooperación con el Gobierno legítimo de Haití, adopten, bajo la autoridad del Consejo de Seguridad, las medidas proporcionadas a las circunstancias del caso y que sean necesarias para garantizar el estricto cumplimiento de las disposiciones de las Resoluciones 841 (1993) y 873 (1993), relativas al suministro de petróleo o productos de petróleo o de armas y material conexo de todo tipo y, en particular, para detener todo el tráfico marítimo hacia Haití en tanto resulte necesario a fin de inspeccionar y verificar la carga y su destino”. En concreto, los párrs. 5 y 6 de la Resolución 841 (1993), de 16 de junio de 1993, S/RES/841(1993), establecían una prohibición de venta o suministro por los nacionales de cualquier Estado o desde sus territorios, o mediante el uso de buques o aeronaves con sus pabellones, de petróleo o sus derivados, armas y material conexo de todo tipo, vehículos y equipos militares o policiales, y piezas de repuesto correspondientes, originarios o no de sus territorios, a toda persona u organismo de Haití o para los fines de cualquier actividad realizada en Haití o que operase desde ese país, así como del fomento de tales actividades y la entrada de todo tráfico que transportase tales productos al territorio o al mar territorial de Haití. Estas sanciones se reforzaron con un embargo total a través del párr. 9 de la Resolución 917 (1994), de 6 de mayo de 1994, S/RES/917 (1994).

²¹¹⁹ Párr. 6 de la Resolución 1132 (1997), de 8 de octubre de 1997, S/RES/1132(1997). Correlativamente, *vid.* también el art. 7 del Reglamento (CE) n.º. 1745/2000 del Consejo, de 3 de agosto de 2000, relativo a la importación en la Comunidad de diamantes brutos de Sierra Leona, *DOCE* L 200, de 8 de agosto de 2000, págs. 21 – 23, y el art. 7 del Reglamento (CE) n.º. 303/2002 del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la importación en la Comunidad de diamantes brutos de Sierra Leona, *DOCE* L 47, de 19 de febrero de 2002, págs. 8 y 9.

²¹²⁰ Párrs. 8, 9 y 10.c) de la Resolución 1132 (1997) y párr. 2 de la Resolución 1171 (1998), S/RES/1171(1998). Sin embargo, no se menciona ninguna intervención marítima en la Carta de fecha 31 de diciembre de 1998 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/1998/1236, 31 de diciembre de 1998; en la Carta de fecha 31 de diciembre de 1999 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/1999/1300, 31 de diciembre de 1999; en la Carta de fecha 26 de diciembre de 2000 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2000/1238, 26 de diciembre de 2000; en la Carta de fecha 11 de enero de 2002 dirigida al

En el siglo XXI, destaca la práctica de sanciones marítimas en relación con Irán²¹²¹, Líbano, Corea del Norte²¹²², Libia, Eritrea, la República Centroafricana y Yemen. Además, en el marco de las sanciones a Liberia (1995 – 2001, 2001 – 2003 y 2003 – 2016), el Consejo de Seguridad solicitó al gobierno de ese Estado que tomara medidas urgentes para establecer un sistema de auditoría transparente para garantizar que los beneficios del registro de buques y de la industria maderera se utilizaban en causas sociales, humanitarias y de desarrollo legítimas y no para violar las resoluciones del Consejo de Seguridad²¹²³. Estas sanciones coexisten con las sanciones unilaterales impuestas por determinados Estados, así como con sanciones de ámbito regional, como las impuestas en el marco de la Unión Europea²¹²⁴.

Ante la preocupación por la dimensión militar del programa nuclear de Irán y la posibilidad de que existieran materiales y actividades nucleares no declarados en Irán, así como su incumplimiento de las medidas establecidas en las Resoluciones 1696 (2006)²¹²⁵ y 1737 (2006)²¹²⁶, se decidió, en el marco del artículo 41 de la Carta de las

presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2002/50, 14 de enero de 2002; en la Carta de fecha 20 de diciembre de 2002 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2002/1414, 24 de diciembre de 2002; en la Carta de fecha 27 de febrero de 2004 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2004/166, 27 de febrero de 2004; en la Carta de fecha 25 de enero de 2005 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2005/44, 25 de enero de 2005; en la Carta de fecha 30 de diciembre de 2005 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2005/843, 30 de diciembre de 2005; Carta de fecha 28 de diciembre de 2006 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997) relativa a Sierra Leona, S/2006/1043, 28 de diciembre de 2006, ni en la Carta de fecha 28 de diciembre de 2007 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el presidente del comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la Resolución 1132 (1997), S/2007/777, 31 de diciembre de 2007.

²¹²¹ Para un contexto de las actividades nucleares de Irán, un panorama general de las sanciones del Consejo de Seguridad sobre Irán y la posibilidad de contramedidas, *vid.* CALAMITA, N. J., “Sanctions, Countermeasures, and the Iranian Nuclear Issue”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 42, n.º. 5, 2009, págs. 1393 – 1442.

²¹²² Para un contexto de la situación previa a la adopción de las sanciones, *vid.* GARRIDO, V., “El programa nuclear y de misiles balísticos de Corea del Norte: ¿Optimismo, pragmatismo u optimismo pragmático?”, *Revista UNISCI / UNISCI Journal*, vol. 51, n.º. 1, 2019, págs. 129 – 175, y KRASKA, J., “Maritime Interdiction of North Korean Ships under Sanctions”, *Ecology Law Quarterly*, vol. 46, n.º. 1, 2019, págs. 215 – 229.

²¹²³ Párr. 10 de la Resolución 1408 (2002), de 6 de mayo de 2002, S/RES/1408 (2002).

²¹²⁴ *Vid.*, *v. gr.*, el Reglamento (UE) 2017/1509 del Consejo, de 30 de agosto de 2017, relativo a medidas restrictivas contra la República Popular Democrática de Corea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 329/2007, *DOUE L 224/1*, de 31 de agosto de 2017, casi enteramente dedicado al transporte marítimo. Sobre el cumplimiento de las sanciones del Consejo de Seguridad por la Unión Europea, *vid.* FERRER, J., “El cumplimiento por la Unión Europea de las sanciones decididas por el Consejo de Seguridad”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 4, n.º. 8, 2000, págs. 453 – 492.

²¹²⁵ Párrs. 1 – 3 de la Resolución 1696 (2006), de 31 de julio de 2006, S/RES/1696 (2006). En el párr. 5 de esta resolución, el Consejo de Seguridad instó a todos los Estados a impedir la transferencia de

Naciones Unidas, que todos los Estados deberían adoptar las medidas necesarias para impedir el suministro, la venta o la transferencia en forma directa o indirecta, desde su territorio o por sus nacionales, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, a Irán o para ser utilizados en Irán o en su beneficio, de todos los artículos, materiales, equipos, bienes y tecnologías, procedentes o no de su territorio, que pudieran contribuir a las actividades de Irán relacionadas con el enriquecimiento, el reprocesamiento o el agua pesada, o con el desarrollo de sistemas vectores de armas nucleares²¹²⁷. La mención de tanto los nacionales de los Estados como de los buques que enarbolan su pabellón permite intervenir de esta forma tanto a los Estados donde esté establecido el verdadero propietario del buque, en el caso del transporte de estos objetos en buques que enarbolan pabellón de conveniencia, como a los propios Estados de pabellón. De la misma forma, se prohibió que Irán exportara los objetos mencionados y que los Estados adquirieran tales artículos de Irán, a través de sus nacionales o utilizando buques o aeronaves de su pabellón²¹²⁸. Además, aunque no se obligaba a los Estados a denegar la entrada en su territorio a sus propios nacionales, debían congelar los fondos, activos financieros y recursos financieros que se encontrasen en su territorio y que fueran propiedad o estuvieran bajo el control de las personas o las entidades designadas por el Consejo de Seguridad o el comité correspondiente por su vinculación o su apoyo a las actividades nucleares de Irán, con excepciones de carácter fundamentalmente humanitario²¹²⁹.

En 2007, se ampliaron las sanciones, ya que, por un lado, se decidió incluir a más personas y entidades, y, por otro, se prohibió el suministro, la venta y la transferencia de armas y material conexo de Irán, de forma directa o indirecta, desde su territorio o por conducto de sus nacionales, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, así como la adquisición de tales artículos de Irán por los nacionales o buques que enarbolan el pabellón de cualquier Estado²¹³⁰. De la misma forma, se prohibieron las exportaciones de carros de combate, vehículos blindados de combate, sistemas de artillería de gran calibre, aeronaves de combate, helicópteros de ataque, buques de guerra, misiles o sistemas de misiles, así como todo tipo de asistencia técnica o financiera a Irán, de

artículos, materiales, bienes y tecnología que pudieran contribuir a las actividades relacionadas con el enriquecimiento de uranio y el reprocesamiento, así como a los programas de misiles balísticos de Irán.

²¹²⁶ Párrs. 1 y 2 de la Resolución 1737 (2006), de 23 de diciembre de 2006, S/RES/1737 (2006). De conformidad con estas sanciones, la Autoridad Marítima de Liberia aprobó la *Marine Advisory Note 1/2007*, de 15 de enero de 2007, por la que exigía a los propietarios, explotadores o capitanes de los buques que enarbolasen el pabellón de Liberia el cumplimiento de las resoluciones del Consejo de Seguridad, y la *Marine Advisory Note 06-2010*, de 3 de septiembre de 2010, por la que se establecía el procedimiento para otorgar el consentimiento a la inspección de los buques que enarbolasen su pabellón.

²¹²⁷ Párrs. 3 y 4 de la Resolución 1737 (2006).

²¹²⁸ Párr. 7 de la Resolución 1737 (2006).

²¹²⁹ Párrs. 11 – 15 de la Resolución 1737 (2006), reafirmados en el párr. 7 de la Resolución 1803 (2008), de 3 de marzo de 2008, S/RES/183 (2008).

²¹³⁰ Párr. 4 y 5 de la Resolución 1747 (2007), de 24 de marzo de 2007, S/RES/1747 (2007).

forma directa o indirecta, por parte de los nacionales o buques que enarbolasen el pabellón de cualquier Estado²¹³¹.

En 2008, se establecieron nuevas sanciones por las que se prohibía el suministro, la venta o la transferencia, en forma directa o indirecta, desde su territorio o por sus nacionales, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, a Irán o para ser utilizados en Irán o en su beneficio, tuviesen o no origen en su territorio, de artículos, materiales, equipos, bienes y tecnología de doble uso del ámbito nuclear, así como de sistemas completos de vehículos aéreos no tripulados de determinadas características²¹³². Además, se pidió a los Estados que, con arreglo al Derecho internacional, inspeccionasen la carga de los buques y aeronaves que fuesen propiedad de *Iran Air Cargo* e *Islamic Republic of Iran Shipping Line* o estuviesen operados por estas sociedades, al entrar y salir de Irán por sus puertos o aeropuertos, si existiesen motivos fundados para creer que la aeronave o el buque pudiese transportar artículos prohibidos de conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad, y a que informaran al Consejo de Seguridad de las circunstancias de la inspección en un plazo de cinco días hábiles²¹³³.

En 2009, ante el incumplimiento por Irán de su obligación de suspender las actividades relacionadas con el enriquecimiento de uranio por la construcción de una instalación para realizar esta actividad en Qom, se ampliaron las sanciones existentes y se prohibió que Irán adquiriese intereses en actividades comerciales de otro Estado que comportasen la extracción de uranio o la producción o uso de materiales y tecnologías nucleares²¹³⁴. Además, se prohibió de nuevo el suministro, la venta o la transferencia a Irán, en forma directa o indirecta, desde su territorio o a través de él, por sus nacionales o personas sujetas a su jurisdicción o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, de carros de combate, vehículos blindados de combate, sistemas de artillería de gran calibre, aeronaves de combate, helicópteros de ataque, buques de guerra, misiles o sistemas de misiles, así como de material conexo, piezas de repuesto y capacitación técnica, recursos o servicios financieros²¹³⁵. De la misma forma, se amplió la obligación de los Estados de inspeccionar buques de conformidad con el Derecho del mar, ya que se obligó a los Estados a inspeccionar en su territorio, incluyendo sus puertos, toda la carga procedente de Irán o con dirección a Irán si existiesen motivos fundados para creer que la carga contuviese artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estuviesen prohibidos por las resoluciones del Consejo de Seguridad²¹³⁶. Además, se ampliaron las facultades de inspección de los Estados a la alta mar, aunque

²¹³¹ Párr. 6 de la Resolución 1747 (2007).

²¹³² Párr. 8 de la Resolución 1803 (2008).

²¹³³ Párrs. 11 y 12 de la Resolución 1803 (2008).

²¹³⁴ Párr. 7 de la Resolución 1929 (2010), de 9 de junio de 2010, S/RES/1929 (2010).

²¹³⁵ Párr. 8 de la Resolución de 1929 (2010).

²¹³⁶ Párr. 14 de la Resolución 1929 (2010).

se supeditó esta posibilidad al consentimiento del Estado de pabellón²¹³⁷. La inspección realizada de conformidad con estas facultades incluía la confiscación y liquidación mediante destrucción, inutilización, almacenamiento o transferencia a otros estados de los artículos descubiertos durante las mismas²¹³⁸.

Por otra parte, se pidió a los Estados que prohibieran que sus nacionales prestasen, o que se prestasen desde su territorio, servicios de aprovisionamiento, incluyendo el aprovisionamiento de combustible o suministros, u otros servicios, a buques de propiedad iraní o contratadas (por ejemplo, a través de un contrato de fletamento) por Irán, si existiesen motivos razonables para creer que transportasen artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estuviesen prohibidos por las resoluciones del Consejo de Seguridad²¹³⁹. Además, se pidió a los Estados que informaran sobre los buques y los cambios de pabellón de los buques propiedad de la compañía naviera de Irán y que congelaran los fondos, activos financieros y recursos financieros que se encontrasen en su territorio y que fueran propiedad o estuvieran bajo el control de la compañía naviera de Irán, de cualquier persona o entidad que actuase en su nombre o bajo su dirección y de las entidades que fuesen de propiedad o estuviesen bajo el control de esas personas o que hubiesen ayudado a evadir las sanciones impuestas²¹⁴⁰. Estas sanciones se han mantenido durante años, pero fueron levantadas en 2016 como consecuencia de la adopción del Plan de Acción Integral Conjunto de 14 de julio de 2015²¹⁴¹.

En 2006, también se impuso un embargo de armas a Líbano tras la intensificación de sus hostilidades con Israel tras el ataque de Hezbollah. A través de esta medida se prohibió que los Estados, a través de sus nacionales, desde sus territorios o usando buques o aviones que enarbolasen su pabellón vendiesen o suministrasen a cualquier entidad o persona de Líbano armas y material conexo de todo tipo, incluso armas y

²¹³⁷ Párr. 15 de la Resolución 1929 (2010).

²¹³⁸ Párr. 16 de la Resolución 1929 (2010).

²¹³⁹ Párr. 18 de la Resolución 1929 (2010).

²¹⁴⁰ Párrs. 19 y 20 de la Resolución 1929 (2010). Así, en el Anexo III de la Resolución 2231 (2015), de 20 de julio de 2015, S/RES/2231 (2015), constan cientos de buques bloqueados en el marco de las sanciones pertenecientes a la *Islamic Republic of Iran Shipping Lines*, a *Lissome Marine Services LLC*, a *National Iranian Tanker Company* y a *Siqiriya Maritime Corp.* En relación con la compañía naviera de la República Islámica de Irán, la Unión Europea estableció sanciones a través del Reglamento (CE) n.º. 423/2007 del Consejo, de 19 de abril de 2007, sobre la adopción de medidas restrictivas contra Irán, *DOUE* L 103/1, de 20 de abril de 2007; del Reglamento (UE) n.º. 961/2010 del Consejo, de 25 de octubre de 2010, relativo a medidas restrictivas contra Irán y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 423/2007, *DOUE* L 281/1, de 27 de octubre de 2010, y del Reglamento (UE) n.º. 267/2012 del Consejo, de 23 de marzo de 2012, relativo a medidas restrictivas contra Irán y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º. 961/2010, *DOUE* L 88/1, de 24 de marzo de 2012. En relación con los criterios de inclusión en las sanciones comunitarias y, en particular, debido a la inclusión de esta entidad por su identificación por parte del Consejo de Seguridad, se formuló un recurso ante el TJUE que fue desestimado por sentencia del TJUE de 8 de mayo de 2019, *Compañía Naviera de la República Islámica de Irán c. Consejo de la Unión Europea*, T-434/15, ECLI:EU:T:2019:307.

²¹⁴¹ Párr. 5 de la Resolución 2224 (2015), de 9 de junio de 2015, S/RES/2224 (2015), y párr. 7.a) de la Resolución 2231 (2015).

municiones, vehículos y equipo militares, equipo paramilitar y piezas de repuesto, tuvieran o no origen en sus territorios, así como la asistencia o capacitación técnica relacionada con el suministro, la fabricación, el mantenimiento o el uso de tales artículos²¹⁴².

En el caso de Corea del Norte, que es particularmente relevante por ser un Estado que ofrece pabellón de conveniencia y usuario de pabellones de conveniencia al mismo tiempo, el Consejo de Seguridad exigió que todos los Estados miembros impidieran el suministro, la venta o la transferencia directos o indirectos a la República Popular Democrática de Corea a través de su territorio o por sus nacionales, o con naves o aeronaves de su pabellón, tuvieran o no origen en su territorio, de vehículos de combate, misiles, repuestos y otros materiales y bienes relacionados con actividades nucleares, misiles balísticos u otras armas de destrucción masiva, de artículos de lujo y otros recursos económicos, tales como buques, así como la adquisición de tales artículos de la República Popular Democrática de Corea por sus nacionales o usando naves o aeronaves de su pabellón²¹⁴³. Además, los Estados debían adoptar medidas de cooperación, incluida la inspección de la carga que circulase hacia o desde la República Democrática de Corea, según fuese necesario, en su territorio, incluidos los puertos marítimos, si el Estado tuviera información que ofreciese motivos razonables para creer que la carga constase de artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estuviesen prohibidos²¹⁴⁴.

²¹⁴² Párr. 15 de la Resolución 1701 (2006), de 11 de agosto de 2006, S/RES/1701 (2006); párr. 18 de la Resolución 2433 (2018), de 30 de agosto de 2018, S/RES/2433 (2018), y párr. 19 de la Resolución 2485 (2019), de 29 de agosto de 2019, S/RES/2485 (2019). En aplicación de las sanciones, *vid.* la *Maritime Circular No. 30* de la Administración Marítima de Sierra Leona, de 12 de enero de 2017, por la que se reserva el derecho de tomar acciones frente a los buques que incumpliesen estas sanciones.

²¹⁴³ Párr. 8.a) y b) de la Resolución 1718 (2006), de 14 de octubre de 2006, S/RES/1718 (2006), párr. 22 de la Resolución 2094 (2013), de 7 de marzo de 2013, S/RES/2094 (2013), y párrs. 5, 12 y 23 de la Resolución 2270 (2016), de 2 de marzo de 2016, S/RES/2270(2016). La aclaración de los términos de esta resolución se realizó en los Anexos III y IV de la Resolución 2094 (2013), de 7 de marzo de 2013, S/RES/2094(2013), en el Anexo IV de la Resolución 2270 (2016) y en los Anexos III y IV de la Resolución 2321 (2016), de 30 de noviembre de 2016, S/RES/2321(2016). Los párrs. 29 – 31 de la Resolución 2270 (2016) y los párrs. 26 y 28 – 30 de la Resolución 2321 (2016) ampliaron las sanciones al suministro, venta o transferencia de carbón, hierro, mineral de hierro, oro, mineral de titanio, mineral de vanadio, minerales de tierras raras, combustibles y gasolina de aviación, cobre, níquel, plata, zinc, estatuas, helicópteros nuevos y buques nuevos de o a Corea del Norte, incluso a través de buques que enarbolasen su pabellón. Los párrs. 9 y 10 de la Resolución 2371 (2017) incluyeron en el ámbito de estas prohibiciones los productos del mar (marisco, crustáceos, moluscos y el resto de invertebrados acuáticos), el plomo y el mineral de plomo, y los párrs. 13 – 16 de la Resolución 2375 (2017), de 11 de septiembre de 2017, S/RES/2375 (2017), todos los condensados y gas natural licuado, el petróleo crudo y todos los productos refinados derivados del petróleo a partir de ciertas cantidades, y productos textiles. Los párrs. 4 – 7 y 14 de la Resolución 2397 (2017), de 22 de diciembre de 2017, S/RES/2397(2017), establecían nuevas restricciones sobre el petróleo crudo y todos los productos refinados derivados del petróleo, alimentos y productos agrícolas, maquinaria, equipo eléctrico, tierra y piedra, magnesita y magnesia, madera, buques, productos pesqueros, derechos de pesca, maquinaria industrial, vehículos de transporte, hierro, acero y otros metales. Estas sanciones continúan vigentes, como ha recordado el Consejo de Seguridad en el párr. 5 de la Resolución 2464 (2019), de 10 de abril de 2019, S/RES/2464 (2019), y en el párr. 5 de la Resolución 2515 (2020), de 30 de marzo de 2020, S/RES/2515 (2020).

²¹⁴⁴ Párr. 8.f) de la Resolución 1718 (2006), y párr. 11 de la Resolución 1874 (2009), de 12 de junio de 2009, S/RES/1874(2009).

Del mismo modo, se previó un avance en relación con la práctica de la década anterior, ya que se exhortó a todos los Estados miembros a que sus buques de guerra o que estuviesen al servicio de su gobierno y autorizados a tal efecto inspeccionasen las naves en alta mar, con el consentimiento del Estado del pabellón, si tuviesen información que ofreciese motivos razonables para creer que la carga de esas naves contenía artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estuviesen prohibidos, a requisarlos, en su caso, y a cooperar con esas inspecciones, y, en el caso de que el Estado de pabellón no consintiese la inspección del buque en alta mar, debía ordenar al buque que se dirigiese a un puerto adecuado para que las autoridades locales procediesen a su inspección²¹⁴⁵. Por tanto, aunque supone un avance en materia de interdicción marítima, ya que de alguna forma el Estado de pabellón debe cooperar con los demás Estados de conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad²¹⁴⁶, no supone una verdadera ruptura con el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, pues la inspección en alta mar se debe realizar con el consentimiento del Estado del pabellón. Además, las inspecciones se realizarán con el máximo respeto a la inmunidad soberana de los buques que gocen de ella en virtud del Derecho internacional público²¹⁴⁷.

Desde 2013 y, sobre todo, entre 2016 y 2017, se endurecieron las sanciones en el ámbito marítimo. El comité puede designar qué buques se encuentran vinculados a programas nucleares o balísticos o a actividades prohibidas por las resoluciones 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) y 2356 (2017)²¹⁴⁸, y requerir que sean eliminados del registro de su Estado de pabellón, que su Estado de pabellón les ordene dirigirse a un puerto concreto, que todos los Estados miembros les prohíban la entrada a sus puertos y que sea sometido a una congelación de activos²¹⁴⁹. Además, se prohíbe contratar servicios marítimos de Corea del Norte y, en relación con el registro de buques, por primera vez se obligaba a los Estados a eliminar de sus registros y a no volver a abanderar a cualquier buque que sea propiedad o que

²¹⁴⁵ Párrs. 12 – 16 de Resolución 1874 (2009). Esta medida se reiteró en 2017 en los párrs. 7 – 10 de la Resolución 2375 (2017), añadiendo que, si el buque se negara a cumplir la instrucción del Estado de pabellón para permitir que se realizase la inspección en alta mar o dirigirse a puerto, el comité podrá imponer sobre él las medidas del párr. 8.d) de la Resolución 1718 (2006) y del párr. 12 de la Resolución 2371 (2017), de 5 de agosto de 2017, S/RES/2371(2017), y, en ese caso, el Estado de pabellón debería cancelar inmediatamente la matrícula del buque. El párr. 12 de la Resolución 2375 (2017) advirtió de que la inspección de buques extranjeros en alta mar no constituiría un precedente a efectos del Derecho internacional consuetudinario. Estas disposiciones se complementan con el párr. 22 de la Resolución 2375 (2017), que autoriza y obliga a todos los Estados miembros a incautar y a eliminar (por ejemplo, mediante su destrucción, inutilización, almacenamiento o transferencia a un Estado distinto del Estado de origen o de destino para su eliminación) los artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación esté prohibida por las resoluciones del Consejo de Seguridad y que se descubran en las inspecciones.

²¹⁴⁶ Párrs. 8 y 9 de la Resolución 2375 (2017) y párrs. 10 y 18 de la Resolución 2397 (2017).

²¹⁴⁷ Párr. 10 de la Resolución 2375 (2017).

²¹⁴⁸ Párr. 6 de la Resolución 2371 (2017). De conformidad con los párrs. 8 y 9 de la Resolución 2321 (2016), las sanciones se extenderán a los buques vinculados a Corea del Norte mediante contratos de arrendamiento, fletamento o prestación de servicios de tripulación.

²¹⁴⁹ Párr. 17 de la Resolución 2094 (2013), párr. 22 de la Resolución 2270 (2016), y párr. 12 de la Resolución 2321 (2016), párr. 6 de la Resolución 2371 (2017) y párr. 15 de la Resolución 2397 (2017).

esté tripulado, controlado o explotado por Corea del Norte, así como a prohibir a sus nacionales y otras personas físicas o jurídicas sujetas a su jurisdicción la propiedad, el alquiler, el fletamento y la explotación de los buques abanderados en Corea del Norte, salvo aprobación del comité²¹⁵⁰. Esta disposición resulta particularmente interesante, teniendo en cuenta los vínculos de Corea del Norte con diversos registros de pequeños Estados insulares a través de *Sovereign Ventures*²¹⁵¹. Además, el Consejo de Seguridad decidió que los Estados miembros debían prohibir a sus nacionales, las personas sujetas a su jurisdicción, las entidades constituidas en su territorio o sujetas a su jurisdicción, así como a los buques que enarbolan su pabellón, ser propietarios, arrendadores u operadores de buques de Corea del Norte, asegurarlos o prestarles servicios de clasificación o certificación, así como facilitar o realizar transferencias a o desde buques con pabellón de Corea del Norte de cualquier producto o artículo que se suministrase, vendiese o transfiriese a o desde Corea del Norte²¹⁵². Por último, se prohibió la

²¹⁵⁰ Párr. 19 de la Resolución 2270 (2016), párrs. 23 y 24 de la Resolución 2321 (2016), párr. 7 de la Resolución 2371 (2017), párr. 8 de la Resolución 2375 (2017) y párr. 12 de la Resolución 2397 (2017). De forma idéntica, art. 43 del Reglamento (UE) 2017/1509. En relación con las resoluciones 2375 (2017) y 2397 (2017), el 12 de enero de 2018, 17 Estados de la ISP (Alemania, Argentina, Australia, Canadá, Corea del Sur, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Reino Unido y Singapur) emitieron una declaración conjunta de apoyo a la aplicación de las mismas, anunciando la inspección de buques sospechosos relacionados con la proliferación en alta mar con el consentimiento del Estado de pabellón o a través de los mecanismos de inspección del Estado rector del puerto, así como la destrucción de los objetos incautados. *Vid. Joint Statement From Proliferation Security Initiative (PSI) Partners in Support of United Nations Security Council Resolutions 2375 and 2397 Enforcement*, 12 de enero de 2018, disponible en <https://www.state.gov/joint-statement-from-proliferation-security-initiative-psi-partners-in-support-of- united-nations-security-council-resolutions-2375-and-2397-enforcement/> (fecha de última consulta: 6 de agosto de 2020). La Autoridad Marítima de Liberia aprobó la *Marine Advisory 11/2016*, de 12 de septiembre de 2016, por la que se establecía el procedimiento para conceder el consentimiento a las inspecciones de los buques que enarbolasen su pabellón, que se renovó por medio de la *Marine Advisory 10/2018*, de 5 de octubre de 2018, y la *Marine Advisory 04/2018*, de 26 de febrero de 2018, por la que se difundía una circular de las autoridades estadounidenses sobre los riesgos de sanción y las tácticas de distracción empleadas por los buques norcoreanos, y la Administración Marítima de Sierra Leona aprobó la *Maritime Circular No. 21*, de 30 de julio de 2018, por la que se recomendaba a los buques, propietarios, operarios, funcionarios del registro, organizaciones reconocidas, capitaciones y tripulaciones no participar en actividades prohibidas, no entrar en los puertos de Corea del Norte salvo si fuera necesario por motivos humanitarios y no desconectar los sistemas de identificación automática, y se reservaba el derecho a tomar acción contra los buques, propietarios y entidades que vulnerasen las sanciones.

²¹⁵¹ Esta sociedad con sede inicialmente en Singapur y actualmente en Panamá se encontraba vinculada con numerosos buques norcoreanos y *Korasia Shipping Corporation*, una de sus filiales con sede en Panamá, fue la encargada de establecer los registros de Kiribati, Tuvalu y Niue, con sede en Singapur. Estos vínculos fueron descubiertos a través de las filtraciones de documentos confidenciales de *WikiLeaks*. *Vid. "Kiribati New Flag of Convenience Ship Registry; Following Tuvalu Example"*, *WikiLeaks*, 07SUVA169_a, 18 de marzo de 2007, disponible en https://wikileaks.org/plusd/cables/07SUVA169_a.html (fecha de última consulta: 21 de agosto de 2020). Hace cuatro años, *Korasia* se encontraba en situación de liquidación inminente por morosidad de más de diez años, como resulta de la Resolución de la Dirección General de Ingresos del Ministerio de Economía y Finanzas de la República de Panamá No. 201-2067, de 18 de abril de 2016, disponible en https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/28036_A/56007.pdf (fecha de última consulta: 21 de agosto de 2020).

²¹⁵² Párr. 20 de la Resolución 2270 (2016), párr. 11 de la Resolución 2375 (2017) y párrs. 11 y 12 de la Resolución 2397 (2017). En relación con la prohibición de registro de buques norcoreanos, Comoras anunció que los buques que vulneraran las sanciones contra Corea del Norte serían expulsados de su

realización de transferencias de petróleo de buque a buque, decidiendo que los Estados miembros debían decomisar, inspeccionar y congelar o confiscar cualquier buque que se encuentre en sus puertos o esté sujeto a su jurisdicción en aguas territoriales, si existiesen motivos razonables para considerar que hubiera estado involucrado en actividades o transporte de artículos contrarios a las resoluciones del Consejo de Seguridad²¹⁵³.

En la lista de entidades sancionadas, figuraban entidades tanto norcoreanas como extranjeras, incluyendo navieras norcoreanas, como *Ocean Maritime Management*, por enviar un cargamento oculto de armas y material conexo de Cuba a Corea del Norte en 2013, y *Chongchongang Shipping Company*, por intentar importar directamente el envío ilícito de armas a Corea del Norte ese mismo año²¹⁵⁴. Además, el comité identificó a numerosos buques norcoreanos en el marco de las sanciones como recursos económicos controlados o explotados por la entidad *Ocean Maritime Management* y, por tanto, sujetos a congelación de activos²¹⁵⁵. En cumplimiento del párr. 17 de la Resolución 1874 (2009), Panamá identificó varios buques que habían enarbolado con anterioridad el pabellón de Corea del Norte como recursos económicos controlados u operados por *Ocean Maritime Management* y, por tanto, sujetos a congelación de activos y a prohibición de prestar servicios de aprovisionamiento de combustible o servicios a naves de la República Popular Democrática de Corea²¹⁵⁶. En los últimos años, se han detectado buques de pabellón chino y ruso que incumplen las sanciones²¹⁵⁷.

Sin embargo, los pabellones de conveniencia también permiten evitar la aplicación de las sanciones, debido a la falta de transparencia que permiten en cuanto a la verdadera identidad de los propietarios de los buques. Así, se constató que, en los últimos años, los pabellones utilizados por Corea del Norte para evadir las sanciones en

registro sin previo aviso, como atestigua el documento 17/0717/COM, de 18 de febrero de 2017, de la Administración Marítima de la Unión de las Comoras.

²¹⁵³ Párr. 9 de la Resolución 2397 (2917).

²¹⁵⁴ Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 6 de marzo de 2014, S/2014/147, párrs. 69 – 80, 124 y 125; Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 23 de febrero de 2015, S/2015/131, págs. 46 – 67, 79, 80 y 114 – 229; Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota del Presidente del Consejo de Seguridad de 24 de febrero de 2016, S/2016/157, págs. 53, 54, 60 y 61, y Anexo II de la Resolución 2270 (2016). De la misma forma, *vid.* la Decisión (PESC) 2019/1210 del Consejo, de 15 de julio de 2019, por la que se modifica la Decisión (PESC) 2016/849 relativa a la adopción de medidas restrictivas contra la República Popular Democrática de Corea, *DOUE* L 191/9, de 17 de julio de 2019, por la que se incluyó en la lista de entidades sancionadas a la Oficina Administrativa Marítima de Corea del Norte.

²¹⁵⁵ Párr. 23 y Anexo III de la Resolución 2270 (2016).

²¹⁵⁶ Circular de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá DGPIA/CCP/014/2017, de 24 de julio de 2017, Adopción de Medidas – Resolución 1874(2009) del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Nota SCA/4/17 (12).

²¹⁵⁷ *Id.* KRASKA, J., “Maritime Interdiction of North Korean Ships under Sanctions”, *cit.*, págs. 236 y 237.

el comercio internacional fueron Camboya, China, Dominica, Fiji, Hong Kong, Islas Marshall, Kiribati, Moldavia, Mongolia, Níger, Palau, Panamá, Sierra Leona, Tanzania, Togo y Vietnam, pero ninguno de los cambios de pabellón había sido notificado de conformidad con el párrafo 19 de la Resolución 2094 (2013) y, en caso de eliminación de alguno de los registros, habían conseguido ser matriculados nuevamente en otro, aunque sí se habían presentado ante la OMI²¹⁵⁸. Desde 2016, las incautaciones de armas a bordo de buques relacionados con Corea del Norte han sido numerosas, como la interceptación por Egipto en julio de 2016 de un cargamento de 30.000 granadas propulsadas por cohetes PG-7 y subcomponentes conexos en cajas de madera oculto en más de 2.000 toneladas de mineral de hierro a bordo del *Jie Shun*, que enarbolaba el pabellón camboyano en el momento de su detención en el puerto de Ismailia, aunque Camboya eliminó al buque de su registro poco después²¹⁵⁹. En 2016, ante la toma de medidas para cancelar las matrículas de los buques controlados por Corea del Norte, el número de esos buques descendió, con el correspondiente incremento del número de buques con pabellón norcoreano en contravención del párr. 20 de la resolución 2270 (2016) y del párr. 9 de la resolución 2321 (2016)²¹⁶⁰. Por tanto, se constata que la utilización de pabellones de conveniencia facilita la violación de las sanciones impuestas del Consejo de Seguridad y, al ocultar la identidad de los verdaderos propietarios de los buques, garantiza su impunidad en muchos casos.

A pesar de esta práctica de imposición de sanciones cada vez más serias e incluso sin precedentes en Derecho internacional, el pabellón de Corea del Norte se siguió utilizando como pabellón de conveniencia. En 2009, se interceptaron cuatro buques con armas procedentes de Corea del Norte, y se cree que habían sido adquiridas por Hezbollah, Hamas y la República del Congo²¹⁶¹. En 2014, el *Morning Glory*, que transportaba un cargamento ilícito de petróleo procedente de Libia, fue interceptado cerca de Chipre²¹⁶². En 2016, en cumplimiento de la Resolución 2270 (2016), Jordania

²¹⁵⁸ Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y Anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 23 de febrero de 2015, S/2015/131, págs. 47 – 49 y 114; Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 27 de febrero de 2017, S/2017/150, págs. 54 y 55; Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota del Presidente del Consejo de Seguridad de 5 de marzo de 2018, S/2018/171, págs. 16, 28 y 29; Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 5 de marzo de 2019, S/2019/171, pág. 9, e Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) del Consejo de Seguridad y anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 30 de agosto de 2019, S/2019/691, pág. 10.

²¹⁵⁹ Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 27 de febrero de 2017, S/2017/150, págs. 28 – 32.

²¹⁶⁰ Informe de mitad de período del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota del Presidente del Consejo de Seguridad de 5 de septiembre de 2017, S/2017/742, págs. 19 y 20.

²¹⁶¹ NIKITIN, M. B.; MANYIN, M. E., *et al.*, *North Korea's Second Nuclear Test: Implications of U.N. Security Council Resolution 1874*, Congressional Research Centre, Washington, 2010, pág. 7.

²¹⁶² Informe de mitad de período del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) y anexo a la Nota del Presidente del Consejo de Seguridad de 5 de septiembre de 2017, S/2017/742, pág. 22.

dio de baja de su registro a los buques *Aliman y Bassant*, abanderados en Jordania y con vínculos con Corea del Norte, pese a ser propiedad de sociedades con sede en los Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudí²¹⁶³. De la misma forma, el 19 de enero de 2017, la Autoridad Marítima de Zanzibar canceló el registro de 45 buques por su vinculación con Corea del Norte²¹⁶⁴. En 2018, el Consejo de Seguridad identificó a los buques *Shang Yuan Bao*, de pabellón panameño; *New Regent*, de pabellón panameño, y *Kum Un San 3*, de pabellón norcoreano, por realizar traspasos de petróleo de buque a buque con buques norcoreanos²¹⁶⁵. Actualmente, en la lista del comité de sanciones figuran 59 buques, muchos de los cuales enarbolan el pabellón de Corea del Norte o un pabellón desconocido, aunque alguno de ellos navega o ha navegado bajo pabellón de Camboya, Kiribati o Sierra Leona²¹⁶⁶. De igual modo, se ha notificado el uso ilícito o fraudulento del pabellón de algunos Estados, como Belice, Guinea Ecuatorial, Panamá y Sierra Leona, e incluso el uso de doble pabellón, en relación con el incumplimiento de estas sanciones, especialmente por lo que se refiere a los buques que participan en el transbordo ilegal de buque a buque²¹⁶⁷. Tras el cierre del registro de Camboya, se identificó a varios buques relacionados con Corea del Norte y dedicados al tráfico de armas, drogas y seres humanos, y las autoridades camboyanas declararon que estaban enarblando su pabellón de forma ilícita, por lo que deberían ser tratados como buques sin nacionalidad desde el 17 de agosto de 2016²¹⁶⁸.

Debido a las facilidades que ofrecen los pabellones de conveniencia para evitar las sanciones del Consejo de Seguridad, varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia se han unido para intercambiar información sobre los buques cuya matrícula han cancelado o denegado por estar involucrados en actividades ilícitas o contrarias a las sanciones y evitar que sean reabanderados con otros pabellones de conveniencia. En enero de 2020, Panamá, Islas Marshall y Liberia (por tanto, los tres Estados con mayor tonelaje abanderado en el mundo) firmaron el *Registry Information Sharing Compact (RISC)*, al que, entre febrero y marzo de ese mismo año, se unieron

²¹⁶³ Vid. “Jordan instructs ships to drop North Korean flags of convenience”, *NK News*, 12 de octubre de 2016, disponible en <https://www.nknews.org/2016/10/jordan-instructs-ships-to-drop-north-korean-flags-of-convenience/> (fecha de última consulta: 16 de septiembre de 2020).

²¹⁶⁴ Circular No. 01/2017, de 19 de enero de 2017, disponible en <https://www.zma.go.tz/Notices/Circular%20No.%20FSI%2001.2017.pdf> (fecha de última consulta: 16 de septiembre de 2020).

²¹⁶⁵ Security Council, *Security Council 1718 Sanctions Committee Designates Three Vessels*, Press Release SC/13542, 16 October 2018, disponible en <https://www.un.org/press/en/2018/sc13542.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020).

²¹⁶⁶ Esta lista está disponible en la siguiente dirección: https://www.un.org/securitycouncil/sites/www.un.org.securitycouncil/files/1718_designated_vessels_list_final.pdf (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020).

²¹⁶⁷ Informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1874 (2009) anexo a la Nota de la Presidencia del Consejo de Seguridad de 5 de marzo de 2019, S/2019/171, págs. 9 – 18, 24, 27 y 28.

²¹⁶⁸ “Cambodian flag ‘used by DPRK to move arms’”, *The Phnom Penh Post*, 10 de febrero de 2017, disponible en <https://www.phnompenhpost.com/national/cambodian-flag-used-dprk-move-arms> (fecha de última consulta: 12 de agosto de 2020).

San Cristóbal y Nieves, Comoras, Honduras y Palau, y, en octubre, Moldavia²¹⁶⁹. Las autoridades estadounidenses han recomendado la adhesión a este acuerdo a través de un MOU²¹⁷⁰. Si el número de Estados adheridos a esta iniciativa aumenta, podría tener un impacto significativo en la transparencia registral y en el cumplimiento de las sanciones del Consejo de Seguridad, así como en la reputación de los registros colaboradores.

Con posterioridad a 2007, además de continuar con las sanciones existentes, ya explicadas, se han impuesto sanciones en el ámbito marítimo sobre Libia tras la crisis iniciada en 2011. Concretamente, se contemplan facultades de intervención marítima de otros Estados como parte del embargo de armas establecido en la Resolución 1970 (2011)²¹⁷¹. De conformidad con esta resolución, se ordenó impedir el suministro, la venta o la transferencia directos o indirectos a la Jamahiriya Árabe Libia, desde o a través de sus territorios o por sus nacionales, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, de armamentos y material conexo de cualquier tipo, incluidas armas y municiones, vehículos y equipo militares, equipo paramilitar y piezas de repuesto para todo ello, así como de asistencia técnica, capacitación, asistencia financiera o de otro tipo, relacionados con las actividades militares o con el suministro, el mantenimiento o el uso de cualquier armamento y material conexo, incluido el suministro de mercenarios²¹⁷². De la misma forma, se impuso a la Jamahiriya Árabe Libia una prohibición de exportación de armamentos y material conexo, y a los demás Estados, la obligación de prohibir que sus nacionales comprasen esos artículos a la Jamahiriya Árabe Libia o que se utilizasen buques o aeronaves de su pabellón para ello, con independencia de la procedencia de tales artículos²¹⁷³. Para ello, se permitió que los Estados inspeccionaran la carga procedente o con dirección a Libia de los buques

²¹⁶⁹ Comunicado de prensa del Registro Internacional de Buques de Palau de 20 de febrero de 2020, disponible en <https://www.palaureg.com/palau-on-board-with-liberia-marshal-islands-and-panama/> (fecha de última consulta: 12 de agosto de 2020), y “Agenția Navală a Republicii Moldova a aderat la Memorandumul RISC”, *Știri*, 10 de octubre de 2020, disponible en <https://stiri.md/article/social/agentia-navala-a-republicii-moldova-a-aderat-la-memorandumul-risc> (fecha de última consulta: 30 de octubre de 2020).

²¹⁷⁰ Department of the Treasury, Department of State, United States Coast Guards, *Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities – Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*, 14 May 2020, pág. 12, disponible en https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/05142020_global_advisory_v1.pdf (fecha de última consulta: 12 de agosto de 2020).

²¹⁷¹ Párrs. 9 – 13 de la Resolución 1970 (2011), de 26 de febrero de 2011, S/RES/1970 (2011).

²¹⁷² Párr. 9 de la Resolución 1970 (2011). Sobre excepciones al embargo de armas, *vid.* también el párr. 13 de la Resolución 2009 (2011), de 16 de septiembre de 2011, S/RES/2009 (2011), y los párrs. 9 y 10 de la Resolución 2095 (2013), de 14 de marzo de 2013, S/RES/2095 (2013). De conformidad con el párr. 8 de la Resolución 2144 (2014), de 14 de marzo de 2014, S/RES/2144 (2014), las armas y el material conexo, incluidas las municiones y piezas de repuesto que se suministrasen, vendieran o transfirieran al gobierno libio como asistencia en materia de seguridad o desarme no deberían revenderse, transferirse ni ponerse a disposición de partes distintas del usuario final designado. De conformidad con estas sanciones, la Administración Marítima de Sierra Leona aprobó la *Maritime Circular No. 29*, de 12 de enero de 2017, por el que se reservaba el derecho de tomar acciones contra los buques, propietarios o entidades que incumplieran las sanciones.

²¹⁷³ Párr. 10 de la Resolución 1970 (2011).

sospechosos de transportar artículos prohibidos en sus territorios, incluyendo sus puertos, y que confiscaran y destruyeran, inutilizaran, almacenaran o transfirieran a otro Estado para su liquidación tales artículos²¹⁷⁴. Por último, de manera idéntica a la de los casos anteriores, se ordenó la congelación inmediata de activos y recursos económicos, que, según la práctica, debería incluir los buques que fueran de propiedad o estuvieran bajo el control, directo o indirecto, de las personas o entidades sancionadas, o de personas o entidades que actuasen en su nombre o bajo su dirección, o de entidades que fueran de propiedad o estuvieran bajo el control de ellas²¹⁷⁵. El mismo año, se ampliaron las facultades de inspección de los buques sospechosos, permitiendo su realización en alta mar²¹⁷⁶.

En 2014, se ampliaron las facultades de actuación de los Estados en relación con la exportación ilícita de petróleo crudo de Libia. Concretamente, se autorizó a los Estados a inspeccionar en alta mar los buques designados por el comité, con el consentimiento del Estado de pabellón, y a aplicar medidas proporcionadas a las circunstancias concretas para llevar a cabo tales inspecciones y para conseguir que los buques devolviesen el petróleo crudo a Libia, con el consentimiento del gobierno de Libia y en coordinación con él²¹⁷⁷. Además, se prohibió la entrada a puerto de esos buques, a menos que fuera necesario a efectos de una inspección, en caso de emergencia o en caso de regreso a Libia, así como la prestación por los nacionales de cualquier Estado o desde el territorio de cualquier Estado de servicios de aprovisionamiento, como el abastecimiento de combustible o suministros, a tales buques, salvo para fines humanitarios o en caso de regreso a Libia²¹⁷⁸. Se especificó que no se pretendía establecer una norma de Derecho consuetudinario, aunque estas medidas fueron prorrogadas sucesivamente por el Consejo de Seguridad²¹⁷⁹. Entre los buques sancionados, se encontraban el *Distya Ameya*, con pabellón de la India (27 de abril de 2016 – 26 de julio de 2016)²¹⁸⁰; el *Lynn S* (2 de agosto 2017 – 2 de noviembre de 2017, 31 de octubre de 2017 – 29 de enero de 2018 y 26 de enero de 2018 – 18 de abril de

²¹⁷⁴ Párrs. 11 y 12 de la Resolución 1970 (2011), y párrs. 9 y 10 de la Resolución 2174 (2014), de 27 de agosto de 2014, S/RES/2174 (2014).

²¹⁷⁵ Párr. 17 de la Resolución 1970 (2011) y párr. 19 de la Resolución 1973 (2011).

²¹⁷⁶ El párr. 13 de la Resolución 1973 (2011), de 17 de marzo de 2011, S/RES/1973 (2011), añadió, además, la obligación de cooperar con las inspecciones y la autorización de aplicar toda medida acorde con las circunstancias concretas para realizar esas inspecciones. Esta autorización se dejó sin efecto a través del párr. 8 de la Resolución 2040 (2012), de 12 de marzo de 2012, S/RES/2040 (2012).

²¹⁷⁷ Párrs. 5 y 6 de la Resolución 2146 (2014), de 19 de marzo de 2014, S/RES/2146 (2014).

²¹⁷⁸ Párr. 10.b) y c) de la Resolución 2146 (2014).

²¹⁷⁹ Párr. 9 de la Resolución 2146 (2014); párr. 2 de la Resolución 2362 (2017), de 29 de junio de 2017, S/RES/2362 (2017); párr. 2 de la Resolución 2441 (2018), de 5 de noviembre de 2018, S/RES/2441 (2018), y párr. 2 de la Resolución 2509 (2020), de 11 de febrero de 2020, S/RES/2509 (2020).

²¹⁸⁰ SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Adds Name of Vessel to Its Sanctions List*, Press Release SC/12341, 27 April 2016, disponible en <https://www.un.org/press/en/2016/sc12341.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020).

2018), con pabellón de San Vicente y las Granadinas²¹⁸¹, y el *Capricorn*, con pabellón de Tanzania y, posteriormente, tras cambiar su nombre por el de *Nadine*, con pabellón de Palau (21 de julio de 2017 – 21 de octubre de 2017, 20 de octubre de 2017 – 18 de enero de 2018 y 18 de enero de 2018 – 17 de abril de 2018)²¹⁸². Además, en 2015, Bolivia dio de baja de su registro al *Haddad 1*, un buque que enarbolaba su pabellón y era propiedad de la sociedad *Haddad Shipping, SA*, con sede en Belice, pero estaba administrado por *Phoenicia Maritime LLC*, con sede en Siria, por haber sido interceptado por la guardia costera de Grecia cuando transportaba 500.000 cartuchos de municiones, 5.000 fusiles y 4.900 cartones de tabaco de contrabando procedente de Iskenderun (Turquía) a Misrata (Libia)²¹⁸³. En 2020, en cumplimiento de las resoluciones del Consejo de Seguridad anteriormente señaladas, la Unión Europea decidió sancionar a la compañía turca *Avrasya Shipping* por explotar un buque de pabellón turco, denominado *Cirkin*, que había incumplido el embargo de armas a Libia impuesto por el Consejo de Seguridad al transportar material militar a ese Estado en mayo y junio de 2020, así como a la compañía *Med Wave Shipping*, con oficinas en Jordania y en Beirut, por el transporte de material militar a Libia en enero de 2020 a través del buque *Bana*, de pabellón libanés²¹⁸⁴.

En 2016, ante la violación reiterada del embargo de armas por vía marítima, el Consejo de Seguridad autorizó por un período de 12 meses a los Estados miembros a

²¹⁸¹ SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Adds Name of Vessel to Its Sanctions List*, Press Release SC/12940, 2 August 2017, disponible <https://www.un.org/press/en/2017/sc12940.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020), y SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Renews, Amends Entry of Vessel on Its Sanctions List*, Press Release SC/13182, 26 January 2018, disponible <https://www.un.org/press/en/2018/sc13182.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020).

²¹⁸² SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Adds Name of Vessel to Its Sanctions List*, Press Release SC/12921, 21 July 2017, disponible en <https://www.un.org/press/en/2017/sc12921.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020); SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Renews, Amends Entry of Vessel on Its Sanctions List*, Press Release SC/13038, 20 October 2017, disponible en <https://www.un.org/press/en/2017/sc13038.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020); SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Amends Entry of Vessel on Its Sanctions List*, Press Release SC/13093, 27 November 2017, disponible <https://www.un.org/press/en/2017/sc13093.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020); SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Renews, Amends Entry of Vessel on Its Sanctions List*, Press Release SC/13169, 18 January 2018, disponible en <https://www.un.org/press/en/2018/sc13169.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto de 2020), y SECURITY COUNCIL, *Security Council Committee Concerning Libya Amends Entry of Vessel on Its Sanctions List*, Press Release SC/13195, 2 February 2018, disponible en <https://www.un.org/press/en/2018/sc13195.doc.htm> (fecha de última consulta: 11 de agosto 2020).

²¹⁸³ “La oscura ‘flota boliviana’ en el Mediterráneo”, *El Confidencial*, 20 de enero de 2016, disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2016-01-20/la-oscura-flota-boliviana-en-el-mediterraneo_1137338/ (fecha de última consulta: 16 de septiembre de 2020).

²¹⁸⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1309 del Consejo, de 21 de septiembre de 2020, por el que se aplica el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/44 relativo a las medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Libia, *DOUE* L 305 I/1, de 21 de septiembre de 2020, fundamentado en la Decisión (PESC) 2015/1333 del Consejo, de 31 de julio de 2015, relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia y por la que se deroga la Decisión 2011/137/PESC, *DOUE* L 206/34, de 1 de agosto de 2015.

inspeccionar, sin demoras indebidas, en alta mar frente a las costas de Libia, los buques que tuvieran su origen o destino en Libia y sobre los que existiesen motivos razonables para creer que transportaban armas o material conexo a Libia o desde su territorio, directa o indirectamente, en contravención del embargo de armas, y con la condición de intentar de buena fe obtener el consentimiento del Estado de pabellón antes de realizar la inspección y de respetar el Derecho internacional humanitario y los Derechos Humanos²¹⁸⁵. Por tanto, de forma temporal, el Consejo de Seguridad estableció una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque. Los artículos encontrados debían ser confiscados y liquidados de la forma ordinaria prevista en anteriores resoluciones, aunque, en este caso, se instó a los Estados a tomar las medidas necesarias para ello, siempre y cuando evitasen dañar el medio marino o perjudicar la seguridad de la navegación²¹⁸⁶. Además, en el ámbito comunitario, el 31 de marzo de 2020 comenzó la operación *Irini*, que, al igual que la operación *Sophia*, incluye la utilización de buques de guerra en las aguas de alta mar adyacentes a las costas libias, para garantizar la aplicación del embargo de armas y de la prohibición de exportaciones de petróleo impuestas por el Consejo de Seguridad²¹⁸⁷.

En 2009, se adoptó un embargo de armas con incidencia en el transporte marítimo en la disputa fronteriza entre Djibouti y Eritrea. En efecto, se decidió que los Estados debían impedir la venta o el suministro a Eritrea, por sus nacionales o desde su territorio, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, de armamentos y material conexo de cualquier tipo, incluidas armas y municiones, vehículos y equipos militares, equipo paramilitar y piezas de repuesto, así como de asistencia técnica, adiestramiento, asistencia financiera y de otro tipo, relacionados con las actividades militares o con el suministro, la fabricación, el mantenimiento o la utilización de esos artículos, procediesen o no de su territorio²¹⁸⁸. De la misma forma, se prohibió la exportación directa o indirecta por parte de Eritrea, desde su territorio o por conducto de sus nacionales o de buques de su pabellón de los artículos y asistencia anteriores, independientemente de su origen²¹⁸⁹. Para ello, los Estados gozarían en su territorio de las facultades de inspección y de confiscación y liquidación de los artículos encontrados

²¹⁸⁵ Párrs. 3 y 4 de la Resolución 2292 (2016), de 14 de junio de 2016, S/RES/2292 (2016). Esta autorización fue extendida por otros 12 meses de conformidad con el párr. 1 de la Resolución 2357 (2017), de 12 de junio de 2017, S/RES/2357 (2017).

²¹⁸⁶ Párrs. 5 y 8 de la Resolución 2292 (2016).

²¹⁸⁷ Decisión (PESC) del Consejo 2020/472, de 31 de marzo de 2020, relativa a una operación militar de la Unión Europea en el Mediterráneo (EUNAVFOR MED IRINI), *DOUE* L 101/4, de 1 de abril de 2020.

²¹⁸⁸ Párrs. 5 y 12 de la Resolución 1907 (2009), de 23 de diciembre de 2009, S/RES/1907 (2009). Sobre las excepciones al embargo, *vid.* párr. 11 y 12 de la Resolución 2060 (2012), de 25 de julio de 2012, S/RES/2060 (2012), y párrs. 12 y 13 de la Resolución 2111 (2013), de 24 de julio de 2013, S/RES/2111 (2013). Al igual que en el embargo de armas a Libia, de conformidad con el párr. 8 de esta última resolución, las armas o el equipo militar que se vendiesen o suministrasen únicamente a los fines del desarrollo de las Fuerzas de Seguridad del Gobierno Federal de Somalia no se podrían revender, transferir ni facilitar a ninguna persona o entidad que no estuviese al servicio de las Fuerzas de Seguridad del Gobierno Federal de Somalia.

²¹⁸⁹ Párr. 6 de la Resolución 1907 (2009).

habituales²¹⁹⁰. Por último, se decidió la congelación de activos y recursos económicos relacionados con las personas y entidades sancionadas²¹⁹¹. Sin embargo, como consecuencia de la violación de las sanciones anteriores por parte de Eritrea, debido a su apoyo a los grupos armados de la oposición, incluido Al-Shabaab, el Consejo de Seguridad reiteró el deber de todos los Estados de cumplir plenamente lo dispuesto en la Resolución 1907 (2009)²¹⁹². Además, anunció la imposición de sanciones selectivas²¹⁹³. Las sanciones se levantaron finalmente en 2018²¹⁹⁴.

En 2013, se adoptaron sanciones con vertiente marítima sobre la República Centroafricana durante la guerra civil que había comenzado el año anterior, a pesar de que se trata de un Estado sin litoral. Entre ellas, se estableció un embargo de armas inicialmente por un período de un año y que se ha ido renovando periódicamente²¹⁹⁵. De conformidad con el mismo, los Estados debían impedir el suministro, la venta o la transferencia, de forma directa o indirecta, a la República Centroafricana, desde o a través de sus territorios o nacionales, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, de armamentos y material conexo de cualquier tipo, incluidas armas y municiones, vehículos y equipo militares, equipo paramilitar y piezas de repuesto, así como de asistencia técnica, capacitación, asistencia financiera o de otro tipo, relacionados con las actividades militares o con el suministro, el mantenimiento o el uso de cualquier armamento y material conexo, incluido el suministro de personal mercenario armado, procediese o no de su territorio, con ciertas excepciones²¹⁹⁶. Por tanto, de forma idéntica a la dimensión marítima de los embargos de armas adoptados por el Consejo de Seguridad a lo largo del siglo XXI, se permitía actuar tanto a los Estados de pabellón de los buques utilizados para enviar armas a la República Centroafricana, independientemente de su consideración como pabellones de conveniencia, como a los Estados de nacionalidad o residencia de las personas que pudiesen enviar artículos prohibidos. Sin embargo, en este caso, no se previó expresamente la inspección de buques extranjeros, ya que la única autorización que se dio a los Estados fue para que confiscaran, registraran y liquidaran (destruyéndolos, inutilizándolos, almacenándolos o transfiriéndolos a un Estado distinto del Estado de origen o de destino para su liquidación) los artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación estuvieran

²¹⁹⁰ Párr. 7 y 8 de la Resolución 1907 (2009).

²¹⁹¹ Párrs. 13 y 15 de la Resolución 1907 (2009).

²¹⁹² Párrs. 3, 4 y 8 de la Resolución 2023 (2011), de 5 de diciembre de 2011, S/RES/2023 (2011).

²¹⁹³ Párr. 9 de la Resolución 2023 (2011).

²¹⁹⁴ Párr. 4 de la Resolución 2444 (2018), de 14 de noviembre de 2018, S/RES/2444 (2018).

²¹⁹⁵ Párr. 40 de la Resolución 2134 (2014), de 28 de enero de 2014, S/RES/2134 (2013); párr. 1 de la Resolución 2399 (2018), de 30 de enero de 2018, S/RES/2399 (2018); párr. 1 de la Resolución 2454 (2019), de 31 de enero de 2019, S/RES/2454 (2019); párr. 1 de la Resolución 2507 (2020), de 31 de enero de 2020, S/RES/2507 (2020), y párr. 1 de la Resolución 2536 (2020), de 28 de julio de 2020, S/RES/2536 (2020).

²¹⁹⁶ Párr. 54 de la Resolución 2127 (2013), de 5 de diciembre de 2013, S/RES/2127 (2013), y párrs. 1 y 2 de la Resolución 2488 (2019), de 12 de septiembre de 2019, S/RES/2488 (2019).

prohibidos²¹⁹⁷. Además, la congelación de activos y recursos económicos, uno de cuyos criterios de inclusión consistía en haber actuado en contravención del embargo de armas, no se adoptó hasta el año siguiente, aunque también se ha prorrogado sucesivamente²¹⁹⁸.

Por último, en 2015, se impuso un embargo de armas sobre Yemen como consecuencia del deterioro de la situación en ese Estado, que hizo necesario reforzar la congelación de activos financieros y recursos económicos impuesta desde 2014²¹⁹⁹. Así, se prohibió el suministro, la venta o la transferencia a las personas y entidades designadas por el comité de sanciones y a las personas que actuasen en su nombre o bajo su dirección en Yemen o en beneficio de alguno de ellos, desde o a través del territorio de cualquier Estado o por los nacionales de cualquier Estado, o utilizando buques o aeronaves de su pabellón, armamentos y material conexo de cualquier tipo, incluidas armas y municiones, vehículos y equipo militares, equipo paramilitar y piezas de repuesto correspondientes, así como asistencia técnica, adiestramiento, asistencia financiera o de otro tipo, en relación con actividades militares o con el suministro, el mantenimiento o el uso de cualquier armamento y material conexo, incluido el suministro de personal mercenario armado, procediese o no de su territorio²²⁰⁰. Para ello, todos los Estados miembros, y especialmente los Estados vecinos de Yemen, debían inspeccionar toda la carga destinada a Yemen presente en su territorio, incluidos puertos y aeropuertos, si existiesen motivos fundados para creer que la carga contenía artículos cuyos suministro, venta o transferencia estuviesen prohibidos, y confiscar y liquidar tales artículos²²⁰¹.

4.2.2.- El tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas: excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, jurisdicción preferente y aplicabilidad a los buques que enarbolan pabellones de conveniencia

El tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas y el tráfico de armas también tienen lugar por vía marítima y frecuentemente constituyen una fuente de financiación de otras actividades ilícitas, como el terrorismo, e incluso de algunos gobiernos²²⁰². Este tráfico se produce tanto a través de buques mercantes como de buques de pesca e incluso a

²¹⁹⁷ Párr. 55 de la Resolución 2127 (2013).

²¹⁹⁸ Párrs. 32 – 37 de la Resolución 2134 (2014), párr. 16 de Resolución 2399 (2018), párr. 3 de la Resolución 2454 (2019), párr. 6 de la Resolución 2507 (2020) y párr. 6 de la Resolución 2536 (2020).

²¹⁹⁹ Párrs. 11 – 14 de la Resolución 2140 (2014), de 26 de febrero de 2014, S/RES/2140 (2014).

²²⁰⁰ Párr. 14 de la Resolución 2216 (2015), de 14 de abril de 2015, S/RES/2216 (2015).

²²⁰¹ Párrs. 15 y 16 de la Resolución 2216 (2015); párr. 2 de la Resolución 2266 (2016), de 24 de febrero de 2016, S/RES/2266 (2016); párr. 2 de la Resolución 2342 (2017), de 23 de febrero de 2017, S/RES/2342 (2017); párr. 2 de la Resolución 2402 (2018), de 26 de febrero de 2018, S/RES/2402 (2018); párr. 2 de la Resolución 2456 (2019), de 26 de febrero de 2019, S/RES/2456 (2019), y párr. 2 de la Resolución 2511 (2020), de 25 de febrero de 2020, S/RES/2511 (2020).

²²⁰² *Vid.* STØLSVIK, G., *op. cit.*, pág. 164.

través de cruceros, muchos de los cuales enarbolan pabellón de conveniencia²²⁰³. El Derecho del mar sobre esta materia está contenido en diversos convenios y, en ocasiones, ha generado conflictos sobre la extensión y los límites de las facultades reconocidas a los Estados distintos del Estado de pabellón del buque a través del cual se realiza el tráfico ilícito de sustancias. La Asamblea General de las Naciones Unidas ha reconocido la importancia de intensificar la cooperación internacional para combatir estas actividades, que constituyen una forma de delincuencia organizada transnacional²²⁰⁴.

En relación con los buques mercantes, varios de los casos de tráfico de estupefacientes han originado sentencias del TEDH en relación con la conformidad a Derecho de la privación de libertad de la tripulación a consecuencia de las actuaciones sobre el buque²²⁰⁵. Uno de ellos fue el caso del *Archangelos*, un buque mercante que enarbolaba el pabellón panameño y fue detenido en alta mar por el Servicio de Vigilancia Aduanera español (SVA) con autorización del gobierno de Panamá por transportar dos toneladas de cocaína en 1995²²⁰⁶. El SVA tuvo que realizar varios

²²⁰³ EUROPOL, *European Union Serious and Organised Crime Threat Assessment (SOCTA): Crime in the age of technology*, European Police Office, Den Haag, 2017, disponible en <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/european-union-serious-and-organised-crime-threat-assessment-2017> (fecha de última consulta: 18 de agosto de 2020). *Vid.* también Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 2.ª.) 17/2017, de 17 de julio de 2017, ECLI:ES:AN:2017:3443. De la misma forma, se han producido casos de contrabando de tabaco a través de buques que enarbolaban pabellones de conveniencia, como el *MV Shingle*, un buque pesquero que enarbolaba el pabellón moldavo y fue detenido en Irlanda en 2014 con 32 millones de cigarrillos y 4000 kg de tabaco a bordo. *Vid.* “Ship seized over tobacco smuggling has cost State €410,000 because Revenue can’t dispose of it”, *TheJournal.ie*, 29 de septiembre de 2018, disponible en <https://www.thejournal.ie/revenue-seize-mv-shingle-cost-dublin-port-4260526-Sep2018/> (fecha de última consulta: 16 de septiembre de 2020).

²²⁰⁴ Párr. 149 de la Resolución 73/124 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2018, A/RES/73/124, 31 de diciembre de 2018. En relación con esta cuestión, la OMI adoptó la Resolución A.872(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, para que los propietarios de buques, gente de mar y personas relacionadas con la utilización de los buques puedan adoptar procedimientos para evitar el contrabando de narcóticos, sustancias psicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas, con recomendaciones específicas en función de las regiones. Se trata de un documento de carácter práctico orientado a los profesionales. En 2006, fue sustituido por la Resolución MSC.228(82), de 7 de diciembre de 2006, Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

²²⁰⁵ Sobre la obligación de respetar los derechos humanos durante las operaciones de interceptación marítima, *vid.*, con carácter general, BATSALAS, D., “Maritime Interdiction and Human Rights”, en PASTAVRIDIS, E. D., y TRAPP, K. N. (Eds.), *La criminalité en mer / Crimes at Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2014, págs. 429 – 456. Sobre la práctica de inspección de los buques extranjeros en caso de sospecha de tráfico de drogas en los Estados Unidos, *vid.* *United States v Padilla-Martínez*, 762 F.2d 942, 950 (11th Cir.1985), citada por TELESITSKY, A., “Implementation of the Law of the Sea in the United States: Can the US become Exceptional in Affirming the United Nations Law of the Sea Convention?”, en LEE, S., y GULLETT, W. (Eds.), *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy Approaches to the Law of the Sea Convention*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2016, pág. 214.

²²⁰⁶ Antecedente 2 y Fundamento Jurídico 1 de la Sentencia del Tribunal Constitucional 21/1997, de 10 de febrero, ECLI:ES:TC:1997:21. En este caso, en el fundamento jurídico 3.B), el Tribunal Constitucional determinó que la intervención tenía como fundamento jurídico el art. 17.3 y 4 del Convenio de las

disparos para que la tripulación se rindiera. Además, el plazo de detención sobrepasó el límite de 72 horas establecido en el artículo 17.2 de la Constitución Española y en el artículo 505 de la LECrim²²⁰⁷ debido a la distancia de la costa, aunque se produjo con autorización judicial, se había informado a las correspondientes legaciones diplomáticas y contaban con representación letrada. Sin embargo, los detenidos no habían tenido comunicación con el juez ni con ningún traductor durante la travesía y hasta su llegada al puerto de Las Palmas, más de dos semanas después del inicio de la operación. El TEDH consideró que los hechos correspondían a una privación de libertad en el sentido del artículo 5 de la CEDH, pero se había realizado bajo supervisión judicial y cumpliendo con la legislación aplicable, y el tiempo transcurrido entre la detención de la tripulación y su puesta a disposición de las autoridades judiciales se justificaba por las excepcionales circunstancias del caso, por lo que no contravenía los requisitos del artículo 5.3 de la CEDH²²⁰⁸.

Otro de los casos de mayor relevancia en este ámbito fue el incidente del carguero *Winner*, de pabellón camboyano (aunque en el momento de su apresamiento no enarbolaba ningún pabellón), propiedad de una sociedad establecida en las Islas Marshall y capital griego, que fue apresado en alta mar en 2002 por las autoridades francesas y durante su inspección se encontró a bordo más de una tonelada de cocaína, que había sido registrada como chatarra y que iba a desembarcarse en Bilbao²²⁰⁹. Se supone que este buque estaba vinculado a la financiación de Corea del Norte²²¹⁰ y durante su apresamiento se produjo un tiroteo en el que resultó herido mortalmente uno de sus tripulantes y posteriormente se cuestionó la conformidad a Derecho de la operación en relación con la detención de la tripulación, con fundamento en el artículo 5.1 de la CEDH, ya que, aunque las medidas habían sido autorizadas por el Estado de pabellón del buque, Camboya no era parte en la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988, ni en la CNUDM²²¹¹. Sin embargo, se consideró que el

Naciones Unidas sobre contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho en Viena el 20 de diciembre de 1988, que resultaba aplicable porque tanto España como Panamá eran Estados partes (España, desde el 30 de julio de 1990, y Panamá, desde el 13 de enero de 1994), por lo que no se había producido lesión de los derechos fundamentales del capitán del buque. Para un comentario de este caso, *vid.* CARREÑO, V., “Suppression of the Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances on the High Seas: Spanish Case Law”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 4, n.º. 1, 1996, págs. 101 – 105.

²²⁰⁷ Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal, *Gaceta de Madrid* núm. 260, de 17 de septiembre de 1882.

²²⁰⁸ Sentencia del TEDH de 12 de enero de 1999, *Rigopoulos c. España*, 37388/97.

²²⁰⁹ Sentencia del TEDH (Gran Sala), *Medvedyev y Otros c. Francia*, 3394/03, de 29 de marzo de 2010, párrs. 9 – 26.

²²¹⁰ RICHARDSON, M., “Cambodia-listed ship was carrying cocaine: Raid at sea highlights flag abuses”, *The New York Times*, 24 June 2002, disponible en <https://www.nytimes.com/2002/06/24/news/cambodialisted-ship-was-carrying-cocaine-raid-at-sea-highlights-flag.html> (fecha de última consulta: 1 de agosto de 2020).

²²¹¹ Sentencia del TEDH (Gran Sala) de 29 de marzo de 2010, *Medvedyev y Otros c. Francia*, 3394/03, párrs. 21, 38, 43 – 48 y 83.

intercambio de notas diplomáticas entre los Estados implicados habría sido suficiente para proporcionar una base jurídica para la actuación de un Estado distinto del de pabellón, ya que equivalía a un tratado internacional, si hubiese contenido disposiciones suficientemente claras en relación con la tripulación, pero, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, esto no ocurría, por lo que se había producido una violación del artículo 5.1 de la CEDH²²¹². Esto indica la insuficiencia del Derecho internacional aplicable en relación con los Estados no parte en los convenios aplicables (y que, por tanto, funcionarían como pabellones de conveniencia en este ámbito, independientemente de su inclusión en las listas de pabellones de conveniencia más habituales), que debería resolverse fomentando la ratificación de los mismos por los Estados que aún no lo hayan hecho y concluyendo tratados bilaterales o multilaterales que permitan superar o matizar la jurisdicción exclusiva de los Estados de pabellón en determinadas circunstancias.

Por último, destaca el caso del *Junior*, un buque de pabellón panameño dedicado a la navegación de cabotaje en la costa occidental africana que las autoridades francesas detuvieron junto con su tripulación en alta mar en 2008 por transportar diversas sustancias estupefacientes²²¹³. La operación había sido autorizada por las autoridades del Estado de pabellón, que incluso habían aceptado la jurisdicción de los tribunales franceses para conocer del litigio resultante²²¹⁴. Sin embargo, los detenidos, al igual que en los casos anteriores, recurrieron ante el TEDH por incumplimiento del artículo 5.3 de la CEDH, ya que entre la detención de la tripulación y su puesta a disposición del juez mediaron 18 días²²¹⁵. Sin embargo, el TEDH consideró que este caso difería de los anteriores en que los detenidos no fueron puestos inmediatamente a disposición judicial tras llegar al puerto del Estado que había efectuado la detención, sino dos días después, por lo que se había producido una dilación injustificada, ya que se trataba de una operación planificada con antelación, por lo que se había producido una violación del artículo 5.3 de la CEDH²²¹⁶.

Anteriormente, nos hemos referido a la vinculación de la pesca INDNR con la delincuencia organizada transnacional. Además de considerarse la pesca INDNR como

²²¹² Sentencia del TEDH (Gran Sala) de 29 de marzo de 2010, *Medvedyev y Otros c. Francia*, 3394/03, párrs. 93 – 103. Sin embargo, como se puede observar en el punto 3 del fallo, este pronunciamiento se aprobó por diez votos contra siete, por lo que no existía una opinión unánime en el TEDH. Para una crítica de esta decisión, *vid.* GUILFOYLE, D., “ECHR Rights at Sea: Medvedyev and other v. France”, *EJIL:Talk!*, 2020, disponible en <https://www.ejiltalk.org/echr-rights-at-sea-medvedyev-and-others-v-france/> (fecha de última consulta: 1 de agosto de 2020). Sobre el impacto de esta sentencia en el Derecho francés, *vid.* ROUSSEL, G., “L’arrestation en mer”, en CUDENNEC, A. (Dir.), *Ordre public et mer*, A. Pedone, Paris, 2012, págs. 247 – 255. *Vid.* también la sentencia británica *R v Charrington and others* [1997] QCA 215, comentada en GILMORE, W.; WARBRICK, C., y MCGOLDRICK, D., ““Drug Trafficking at Sea: the Case of *R v Charrington and Others*”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 49, n.º. 2, 2000, págs. 477 – 489.

²²¹³ Sentencia del TEDH de 27 de junio de 2013, *Vassis y Otros c. Francia*, 62736/09, párrs. 5 – 7 y 11.

²²¹⁴ *Ibid.*, párrs. 8 y 9.

²²¹⁵ *Ibid.*, párrs. 36 – 42.

²²¹⁶ *Ibid.*, párrs. 57 – 62.

parte del delito pesquero, es frecuente la utilización de buques de pesca (no necesariamente de pesca INDNR o con pabellón de conveniencia) para el tráfico de drogas, armas y personas en todo el mundo, especialmente en África occidental y el sureste asiático, pero también en Europa y América Central²²¹⁷. En España, en los últimos años, se han producido apresamientos de buques españoles y extranjeros con importantes cargamentos de sustancias estupefacientes²²¹⁸. Muchas de las detenciones producen en alta mar, lo cual dio lugar a un interesante enfrentamiento de posturas entre la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo cuando se reformó la justicia universal, en 2014, que tuvo como consecuencia la huida del país de decenas de los miembros de las tripulaciones de los buques apresados por narcotráfico²²¹⁹. Ante la relevancia del

²²¹⁷ Vid. UNODC, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*, United Nations, Wien, 2011, pág. 9, disponible en https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf (fecha de última consulta: 8 de julio de 2020), y LIDDICK, D., *op. cit.*, pág. 296.

²²¹⁸ Así, por ejemplo, en 2013, el apresamiento del *Avenir de Safi II*, con pabellón marroquí, por transportar 11000 kg de resina de hachís (*La Verdad*, 1 de junio de 2015); en 2014, el apresamiento del palangrero *Eiskos*, con pabellón portugués (cambiado fraudulentamente por el de Guinea-Bissau en plena travesía), que transportaba 15000 kg de cocaína que la tripulación intentó quemar antes de su detención (*Faro de Vigo*, 24 de noviembre de 2015); en 2017, el apresamiento del buque pesquero *Petra*, que enarbolaba pabellón venezolano y transportaba 1200 kg de cocaína a 900 millas de las Islas Canarias en el momento de su detención (*El Digital Sur*, 12 de junio de 2017); en 2019, el apresamiento de un buque pesquero sin pabellón que transportaba 1500 kg de cocaína desde Brasil hasta Galicia y que iban a ser transbordados en alta mar (*La Voz de Galicia*, 25 de mayo de 2019); el apresamiento del *Gure Leire*, un buque dedicado a la pesca de tiburón en el mar Cantábrico que enarbolaba pabellón español y transportaba 2500 kg de cocaína desde Surinam hacia España (*La Voz de Galicia*, 4 de junio de 2019). Sin embargo, en estas operaciones también se utilizan otros tipos de buque y no exclusivamente buques pesqueros, como atestiguan, por ejemplo, el apresamiento del mercante *Aseel*, que enarbolaba el pabellón de Tanzania y transportaba 18000 kg de hachís, en 2014 (*Almería 360*, 21 de abril de 2014); la detención del mercante *Mayak*, con pabellón de Sierra Leona y propietario turco, que transportaba un cargamento de 12000 kg de hachís en 2014 y se fugó del puerto de Málaga tras cambiar su nombre por el de *Santa María* y su pabellón por el de Tanzania (*La Opinión de Málaga*, 8 de enero de 2015); el apresamiento del mercante *Green Cedar*, con pabellón de Togo, que transportaba 15000 kg de hachís y fue abordado por autorización de las autoridades de su Estado de pabellón, en 2015 (*La Verdad*, 17 de abril de 2015); el apresamiento del mercante *San Trela*, con pabellón de la República Democrática del Congo, que transportaba 5000 kg de hachís a 60 millas del Cabo de Gata (*Almería Hoy*, 14 de mayo de 2015); el apresamiento del buque mercante *Just Reema* o *Eider*, con pabellón de la República Democrática del Congo (posteriormente cambiado por el de Bolivia), que fue apresado en 2015 a 45 millas al sur de Málaga cuando transportaba un cargamento de sal que ocultaba casi 15000 kg de hachís (*Málaga hoy*, 19 de mayo de 2020); el del mercante *Lady Boss*, que enarbolaba el pabellón de Comoras y contenía 18000 kg de hachís, en 2017 (*ABC*, 9 de agosto de 2017); el del remolcador *Breath*, de pabellón moldavo y con un cargamento de 1400 kg de cocaína, en 2018 (*El País*, 2 de julio de 2020); el de otro remolcador detenido ese mismo año a 540 millas de Canarias por transportar 3800 kg de cocaína procedente de Colombia (*El Digital Sur*, 8 de octubre de 2017), el del *Karar*, un remolcador con pabellón de Togo detenido en abril de 2020 por transportar 4000 kg de cocaína desde Panamá hacia Galicia (*La Provincia*, 28 de abril de 2020), y la incautación de 330 kg de heroína oculta en contenedores procedentes de Turquía en el puerto de Barcelona, en 2017 (*El País*, 21 de noviembre de 2017). Todos los enlaces han sido consultados el 8 de julio de 2020.

²²¹⁹ La Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional excarceló a 53 detenidos en el marco de estas operaciones como consecuencia de su interpretación del art. 23 de la LOPJ, pero el Tribunal Supremo invalidó la excarcelación de al menos 13 detenidos en julio de 2014, pero solo se detuvo a 9, ya que los demás habían abandonado España e incluso se habían beneficiado de amnistías en su país de origen. Vid. Auto de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 2.ª.) 21/2014, de 6 de mayo de 2014, ECLI:TS:ES:2014:104A; Auto de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 1.ª.) 25/2014, de 13 de mayo de 2014, ECLI:ES:AN:2014:116A; Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección

transporte de este tipo de sustancias por vía marítima²²²⁰, resulta lógico que los tratados internacionales en materia de represión del tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas incluyan disposiciones específicas sobre las facultades de los Estados sobre los buques extranjeros sobre los que existen sospechas fundadas de realizar estas actividades ilícitas.

La competencia de los buques de guerra de un Estado sobre buques que enarbolan el pabellón de otro Estado y sean sospechosos de traficar ilícitamente con estupefacientes y sustancias psicotrópicas está prevista en prácticamente todos los espacios marítimos²²²¹. Sin embargo, en el caso de la alta mar, no se prevé el derecho de visita por estos motivos en el artículo 110 de la CNUDM y solo se prevé la cooperación de todos los Estados para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en ese espacio marítimo. El artículo 108 de la CNUDM, que no constituye un fundamento para el apresamiento de los buques sospechosos²²²², ha tenido un desarrollo convencional considerable. El principal convenio que detalla las facultades de los Estados distintos del de pabellón en este

2.ª.) 592/2014, de 24 de julio de 2014, ECLI:TS:ES:2014:3082, y Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª.) 593/2014, de 24 de julio de 2014, ECLI:ES:TS:2014:3089. El Tribunal Constitucional confirmó el criterio del Tribunal Supremo en su Sentencia (Pleno) 140/2018, de 20 de diciembre de 2018, ECLI:ES:TC:2018:140. Sobre esta reforma, *vid.* también RÍOS, J., “Jurisprudencia española en materia de Derecho internacional público - Comentarios de sentencias – Jurisdicción universal y principio de subsidiariedad – Competencia de la jurisdicción española – LOPJ – LO 1/2014 – Extraterritorialidad – Delitos de lesa humanidad: Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 1 de julio de 2015 (ROJ: ATS 5751/2015) – Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 20 de octubre de 2015 (ROJ: ATS 8634/2015)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 68, n.º. 1, 2016, págs. 132 – 135, y ABAD, M., “The End of Universal Jurisdiction in Spain?”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 18, n.º. 1, 2013-2014, págs. 223 – 230.

²²²⁰ La UNODC ha determinado que, desde enero de 2017, el 88 % del tráfico de cocaína se realizaba por vía marítima, frente al 7 % del tráfico de opioides y al 54 % del tráfico de cannabis. *Vid.* UNODC, *COVID-19 and the drug supply chain: from production and trafficking to use*, UNODC, Wien, 2020, pág. 27 disponible en <https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19-and-drug-supply-chain-Mai2020.pdf> (fecha de última consulta: 8 de julio de 2020).

²²²¹ Así, en el mar territorial, la represión de estas actividades está específicamente prevista en el art. 27.1.d) de la CNUDM; en la zona contigua, se encontraría comprendida en el ámbito de aplicación del art. 33.1 de la CNUDM, y, en la ZEE y en alta mar, en el art. 108 de la CNUDM, aplicable a la ZEE de conformidad con el art. 58.2 de la CNUDM. En relación con las detenciones en la zona contigua en España, *vid.* la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 866/2014, de 11 de diciembre de 2014, ECLI:ES:TS:2014:5433, en el que se enjuiciaba la detención del buque *Aseel*, que enarbolaba el pabellón de Tanzania y fue detenido en las inmediaciones de la isla de Alborán con 16000 kg de hachís. Sin embargo, no se menciona si existió autorización del Estado de pabellón, sino que se asume que España tiene competencia siempre y cuando el Estado de pabellón no reclame su jurisdicción.

²²²² Esta obligación de cooperación se contiene también con carácter general en los arts. 35 – 36 de la Convención única sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo que modifica la Convención única de 1961 sobre estupefacientes, hecho en Nueva York el 8 de agosto de 1975, 520 UNTS 151, y en los arts. 21 – 23 del Convenio sobre sustancias psicotrópicas, hecho en Viena el 21 de febrero de 1971, 1019 UNTS 175. *Vid.* también la Sentencia del TEDH (Gran Sala), *Medvedyev y Otros c. Francia*, 3394/03, de 29 de marzo de 2010, párrs. 84 y 85. El TEDH añadió que, para su aplicación, tanto el Estado de pabellón como el Estado que solicita autorización para actuar deben ser parte en la CNUDM, y negó el carácter consuetudinario de la actuación de Estados distintos del Estado de pabellón del buque en el ámbito de las operaciones contra el tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas. De la misma forma, en los párrs. 86 – 89, el TEDH también negó la posibilidad de aplicar el art. 110 de la CNUDM cuando, a pesar de que el buque no enarbolase ningún pabellón, su nacionalidad (extranjera) fuera conocida por las autoridades.

ámbito es la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988²²²³.

Esta Convención obliga a los Estados a adoptar las medidas necesarias para declararse competentes de numerosos delitos relacionados con el tráfico de las sustancias que se encuentran en su ámbito de aplicación, entre los que se incluye su transporte, que se lleven a cabo a bordo de un buque que enarbole su pabellón o de un buque para cuya incautación el Estado haya recibido previamente autorización del Estado de pabellón del buque, o bien que cometan sus nacionales o las personas que tengan su residencia habitual en su territorio²²²⁴. Además, cualquier Estado parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque está siendo utilizado para el tráfico ilícito y enarbole el pabellón o lleve matrícula de otro Estado parte, podrá notificarlo al Estado de pabellón para que confirme su matrícula y, en su caso, solicitar su autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a ese buque, que podrán consistir en abordar el buque, inspeccionarlo y, si se descubriesen pruebas de implicación el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo²²²⁵. Como resulta evidente, el Estado de pabellón no está obligado a autorizar la operación²²²⁶. Sin embargo, resulta dudoso que esta actividad de cooperación suponga, por sí sola, la competencia del Estado interviniente para el enjuiciamiento de los hechos²²²⁷, por lo que dependerá de la autorización concedida por el Estado de pabellón. El Estado de pabellón debe responder con celeridad a la solicitud y el Estado solicitante debe informar con prontitud al Estado del pabellón sobre los resultados de las medidas adoptadas²²²⁸. Como se puede observar, no se trata de una excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, ya que los demás Estados necesitan su autorización para poder actuar²²²⁹. La autorización

²²²³ 1582 UNTS 165.

²²²⁴ Arts. 3; 4.1.a.ii), y b.i) y ii), y 4.2.a.i) y ii) de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

²²²⁵ Art. 17.3 y 4 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

²²²⁶ Vid. PAPAŠTAVRIDIS, E., "The Illicit Trafficking of Drugs", en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 470 y 471.

²²²⁷ A favor, Fundamento Jurídico Segundo de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 4587/2015, de 11 de noviembre de 2015, ECLI:ES:TS:2015:4587. En contra, Fundamentos Jurídicos Tercero y Cuarto de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 866/2014, de 11 de diciembre de 2014, ECLI:ES:TS:2014:5433, y, en relación con un buque sin nacionalidad, Fundamento Jurídico Quinto de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 810/2014, de 3 de diciembre de 2014, ECLI:ES:TS:2014:4823.

²²²⁸ Art. 17.7 y 8 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

²²²⁹ En el Fundamento Jurídico Primero de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.º) 648/2016, de 15 de julio de 2016, ECLI:ES:TS:2016:3581, se considera una consecuencia lógica de esta convención la jurisdicción sobre los buques sin nacionalidad. En el mismo sentido, *vid.* GEIB, R., y

mencionada en el artículo 17.4 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas puede ser condicionada²²³⁰ y se puede conceder en el marco de la propia Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas o en virtud de tratados específicos vigentes entre los Estados parte. Algunos de esos tratados recogen importantes novedades en relación con la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, ya que, si bien la actuación de los Estados se supedita a su autorización, se presume su consentimiento tácito tras la expiración de un plazo de unas horas de duración. Por tanto, la solicitud por parte de un Estado parte en esos tratados supone una autorización *a priori*, ya que no se exige que se espere a que el Estado de pabellón responda²²³¹.

Esta Convención tiene 191 Estados parte, de entre los cuales se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (30 de noviembre de 1993), Antigua y Barbuda (5 de abril de 1993), Bahamas (30 de enero de 1989), Barbados (15 de octubre de 1992), Belice (24 de julio de 1996), Bolivia (20 de agosto de 1990), Camboya (8 de mayo de 2005), Chipre (25 de mayo de 1990), Comoras (1 de marzo de 2000), Corea del Norte (19 de marzo de 2007), Francia (31 de diciembre de 1990), Georgia (8 de enero de 1998), Honduras (11 de diciembre de 1991), Islas Marshall (5 de noviembre de 2010), Jamaica (29 de diciembre de 1995), Líbano (11 de marzo de 1996), Liberia (16 de septiembre de 2005), Malta (28 de febrero de 1996), Mauricio (1 de julio de 1993), Moldavia (15 de febrero de 1995), Mongolia (25 de julio de 2003), Myanmar (11 de junio de 1991) los Países Bajos (8 de septiembre de 1993, en relación con las antiguas Antillas Holandesas), Panamá (13 de enero de 1994), Portugal (3 de diciembre de 1991), el Reino Unido (8 de febrero de 1995, en relación con Bermudas e Islas Caimán, y 2 de julio de 2014, en relación con Gibraltar), San Cristóbal y Nieves (19 de abril de 1995), San Vicente y las Granadinas (17 de mayo de 1994), Santo Tomé y Príncipe (20 de junio de 1996), Sierra Leona (6 de junio de 1994), Sri Lanka (6 de junio de 1991), Tonga (29 de abril de 1996) y Vanuatu (26 de enero de 2006)²²³². Por tanto, de todos los Estados y territorios incluidos en la lista de la ITF, este tratado no se aplica a las Islas Feroe ni a Guinea Ecuatorial.

En el seno de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en 2004, se creó el Programa de Control de Contenedores, vinculado a la UNODC y centrado en la detección de drogas y otras sustancias y objetos prohibidos a bordo. Este programa comenzó en cuatro puertos de Ecuador y Senegal, pero actualmente se encuentra implantado en 59 Estados y cuenta con 119 unidades. Aunque físicamente se

TAMS, C. J., “Non-Flag States as Guardians of the Maritime Order: Creeping Jurisdiction of a Different Kind?”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 35 y 36.

²²³⁰ Art. 17.6 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

²²³¹ *Vid.* PAPASTAVRIDIS, E., *op. cit.*, pág. 223.

²²³² El estado de este tratado se puede consultar en https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?chapter=6&clang=en&mtdsg_no=VI-19&src=IND#3 (fecha de última consulta: 18 de agosto de 2020).

inspecciona anualmente 1 de cada 50 contenedores, solo entre 2016 y 2019, se incautaron más de 200 toneladas de cocaína²²³³. Entre los Estados participantes, se encuentran Bolivia, Camboya, Georgia, Honduras, Jamaica, Líbano, Moldavia, Myanmar, Panamá, Sri Lanka²²³⁴. La participación en este programa es relevante porque indica una disposición favorable a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas y sustancias estupefacientes.

En el ámbito regional europeo, se adoptó el Acuerdo n.º. 156 del Consejo de Europea relativo al tráfico ilícito por mar, de 31 de enero de 1995, por el que se desarrolla el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas²²³⁵, que establece una cooperación regional para eliminar el tráfico ilícito por mar de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y para asegurar la máxima efectividad de las medidas represivas contra esta actividad²²³⁶. Para ello, aunque, como regla general, resulta de aplicación el principio de jurisdicción preferente del Estado de pabellón²²³⁷, los Estados parte tienen jurisdicción sobre los buques sin nacionalidad o asimilados a los buques sin nacionalidad²²³⁸. Los Estados de pabellón podrán solicitar la asistencia de otros Estados parte para impedir la utilización de un buque que enarbole su pabellón para la comisión de un delito cubierto por el Acuerdo²²³⁹. Además, cualquier Estado parte puede solicitar la autorización del Estado de pabellón para detener e inspeccionar los buques sospechosos en las aguas situadas fuera del mar territorial de los Estados parte²²⁴⁰. En ese caso, el Estado de pabellón deberá comunicar su decisión lo antes posible y, en principio, en el plazo de cuatro horas desde la recepción de la solicitud, aunque no se prevé la actuación de los Estados distintos del Estado de pabellón del buque sin autorización de este último²²⁴¹. La autorización comprenderá, entre otras acciones, la incautación de los materiales o pruebas a bordo del buque, así como la detención de las personas implicadas y la inmovilización del buque²²⁴². En principio, el buque, las pruebas y los detenidos deberán ser transferidos al Estado de pabellón del buque para

²²³³ UNODC/WCO, *Container Control Programme Annual Report 2019*, UNODC, Wien, 2020, págs. 1 y 10, disponible https://www.unodc.org/documents/Container-control-programme/CCP_AR_2019_20.02.2020_web_1.pdf (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²²³⁴ UNODC/WCO, *Container Control Programme Annual Report 2019*, UNODC, Wien, 2020, págs. 7 y 8, disponible https://www.unodc.org/documents/Container-control-programme/CCP_AR_2019_20.02.2020_web_1.pdf (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²²³⁵ 2136 *UNTS* 79. Para un comentario sobre el proceso de negociación de este tratado y el resultado final, *vid.* GILMORE, W. C., “Narcotics interdiction at sea: The 1995 Council of Europe Agreement”, *Marine Policy*, vol. 20, n.º. 1, 1996, págs. 3 – 14.

²²³⁶ Art. 2.1 y 2 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²³⁷ Art. 3.1 y 4 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²³⁸ Arts. 3.2 y 5 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²³⁹ Art. 4.1 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²⁴⁰ Art. 6 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²⁴¹ Arts. 6 y 7 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²⁴² Arts. 9.1.ii.e) y 10.1 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

que este pueda ejercer su jurisdicción preferente para el enjuiciamiento de los hechos, aunque el Estado interviniente podrá enjuiciar los hechos cuando cuente con el consentimiento expreso del Estado de pabellón del buque o cuando se trate de un delito cometido después de que la persona haya sido conducida al territorio del Estado interviniente²²⁴³. De los 15 Estados parte en este acuerdo, se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (23 de diciembre de 1998), Chipre (19 de enero de 2000) y los Países Bajos (26 de julio de 2016, aceptación por Curaçao)²²⁴⁴. El Reino Unido firmó el acuerdo el 31 de enero de 1995 y Malta hizo lo propio el 14 de septiembre de 2000, pero ninguno de los dos Estados lo ha ratificado.

El Tratado entre el Reino de España y la República de Portugal para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar, hecho en Lisboa el 2 de marzo de 1998²²⁴⁵, matiza el principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, ya que, en las materias que cubre su ámbito de aplicación, el Estado de pabellón, en caso de jurisdicción concurrente del otro Estado parte en relación con una infracción cometida fuera de sus aguas territoriales, tiene jurisdicción preferente para actuar y enjuiciar los hechos²²⁴⁶. Sin embargo, cada parte reconoce a la otra un derecho de representación, que legitima la intervención de sus buques de guerra o aeronaves militares o al servicio del Estado sobre los buques del otro Estado que operen fuera de sus aguas territoriales, que podrá consistir en la persecución, detención, abordaje, inspección e inmovilización del buque; el examen de documentos, el interrogatorio y la detención de las personas a bordo, la incautación de la droga²²⁴⁷. Además, aunque se debe solicitar la autorización del Estado de pabellón, se establece una autorización tácita para los casos en los que no fuera posible obtenerla en el plazo estipulado, con la condición de que se informe inmediatamente a la autoridad competente del Estado de pabellón²²⁴⁸, y los Estados pueden renunciar a su jurisdicción preferente sobre los buques a favor del Estado interviniente, sin que sea necesario un procedimiento formal de extradición²²⁴⁹. Este tratado, al tener carácter bilateral, no se aplica a los pabellones de conveniencia, pero sí resulta aplicable en caso de que se intente ocultar el verdadero pabellón con un pabellón de conveniencia fraudulento, incluso aunque se alteren los signos distintivos del

²²⁴³ Arts. 13 – 15 del Acuerdo del Consejo de Europa relativo al tráfico ilícito por mar.

²²⁴⁴ El estado de este acuerdo se puede consultar en https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/156/signatures?p_auth=dWRGAYyR (fecha de última consulta: 18 de agosto de 2020).

²²⁴⁵ *BOE* núm. 18, de 20 de enero de 2001, págs. 2506 – 2508.

²²⁴⁶ Art. 3.2 del Tratado entre el Reino de España y la República de Portugal para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar.

²²⁴⁷ Art. 4.1 y 2 del Tratado entre el Reino de España y la República de Portugal para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar.

²²⁴⁸ Art. 5 del Tratado entre el Reino de España y la República de Portugal para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar.

²²⁴⁹ Art. 7 del Tratado entre el Reino de España y la República de Portugal para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar.

buque²²⁵⁰. Un régimen similar se establece en el Tratado entre el Reino de España y la República Italiana para la represión del tráfico ilícito de droga en el mar, firmado en Madrid el 23 de marzo de 1990²²⁵¹.

Están en vigor diversos tratados bilaterales entre España y algunos de los Estados cuyo pabellón se considera de conveniencia²²⁵². Sin embargo, su alcance es mucho más limitado, ya que se limitan a establecer mecanismos de intercambio de información y de apoyo técnico, pero no contemplan la intervención sobre buques extranjeros en ninguno de los espacios marítimos. Además, en el Acuerdo entre España y el Reino Unido en materia de prevención y represión del tráfico ilícito de drogas y el uso indebido de las drogas, hecho en Madrid el 26 de junio de 1989, en el que se preveía su aplicación a los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable el Reino Unido, se incluyen disposiciones específicas sobre cooperación en la investigación, incluyendo la práctica de la prueba, en este ámbito.

En cambio, en el marco de la práctica de los acuerdos bilaterales de ejecución marítima (*Maritime Enforcement Agreements* o *Shiprider Agreements*) de los Estados Unidos con varios Estados del Caribe, se ha concluido un acuerdo para suprimir el tráfico marítimo de drogas con Honduras²²⁵³. Este acuerdo establece la obligación de intercambio de información sobre narcotráfico, así como la obligación de llevar a cabo operaciones para prevenir y combatir el tráfico ilícito de estupefacientes con oficiales del otro Estado a bordo de sus buques en el mar territorial de ese Estado²²⁵⁴. Además,

²²⁵⁰ *Vid.* Fundamentos Jurídicos Segundo y Tercero de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 4587/2015, de 11 de noviembre de 2015, ECLI:ES:TS:2015:4587. Para un comentario de este caso, *vid.* MAESTRO, A. M., “Jurisprudencia española en materia de Derecho internacional público - Comentarios de sentencias - Represión del tráfico de estupefacientes en alta mar - Derecho del mar - Jurisdicción de Estados distintos del Estado de pabellón - Jurisdicción preferente del Estado de pabellón - Cooperación internacional en la lucha contra el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas - Alteración de los signos distintivos de un buque: Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 11 de noviembre de 2015 (ROJ: STS 4587/2015)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 68, n.º. 1, 2016, págs. 135 – 138, y EL MARBOUHE, K., “Criminalidad organizada y tráfico de drogas entre España y Portugal”, *Revista Internacional de Doctrina y Jurisprudencia*, vol. 19, n.º. 1, 2018, págs. 1 – 28.

²²⁵¹ *BOE* núm. 108, de 6 de mayo de 1994, págs. 13930 y 13931.

²²⁵² *Vid.*, *v. gr.*, el Acuerdo entre el Reino de España y la República de Panamá sobre cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho *ad referendum* en Panamá el 13 de febrero de 1998; el Acuerdo entre el Reino de España y la República de Malta sobre cooperación en materia de prevención del uso ilícito y lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho en La Valetta el 28 de mayo de 1998; el Acuerdo entre el Reino de España y la República de Honduras sobre cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho en Tegucigalpa el 13 de noviembre de 1999, y el Convenio entre el Reino de España y la República de Chipre sobre cooperación en materia de lucha contra la delincuencia, hecho en Nicosia el 30 de abril de 2007.

²²⁵³ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Honduras concerning Cooperation for the Suppression of Illicit Maritime Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, signed at Tegucigalpa March 29, 2000*, disponible en <https://2009-2017.state.gov/s/l/treaty/tias/2000/125886.htm> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁵⁴ Arts. 5 – 9 del *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Honduras Concerning Cooperation for the Suppression of Illicit Maritime*

aunque cada parte tiene jurisdicción preferente sobre los buques y personas detenidos en su mar territorial, se puede declinar la jurisdicción para que la asuma la otra parte²²⁵⁵. Existen tratados similares entre los Estados Unidos con otros Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como Antigua y Barbuda²²⁵⁶, Bahamas²²⁵⁷, Barbados²²⁵⁸, Belice, Jamaica²²⁵⁹, Malta²²⁶⁰, Panamá²²⁶¹, San Cristóbal y Nieves²²⁶², y San Vicente y las Granadinas²²⁶³, que suelen tener disposiciones idénticas a las analizadas en relación con la proliferación de armas de destrucción masiva, ya que sirvieron como base para la adopción de los mismos, aunque no todos ellos incluyen la posibilidad de interceptar los buques que enarbolan esos pabellones. De la misma forma, en los últimos años, los

Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, signed at Tegucigalpa March 29, 2000, Treaties and Other International Acts Series 13088.

²²⁵⁵ Art. VII.1 del *Implementing Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Honduras Concerning Cooperation for the Suppression of Illicit Maritime Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, done at Tegucigalpa March 29, 2000.*

²²⁵⁶ *Protocol between the Government of the United States of America and the Government of Antigua and Barbuda to the Agreement concerning Maritime Counter-Drug Operations, signed at Washington September 30, 2003*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/03-0930-Antigua-and-Barbuda-Maritime-Matters-Counternarcotics-9.30.200.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁵⁷ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Commonwealth of the Bahamas concerning Cooperation in Maritime Law Enforcement, signed at Nassau June 29, 2004*, disponible en https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/04-629-The-Bahamas-Narcotic-Drugs-Maritime-Cooperation.done_.pdf (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁵⁸ *Agreement between the Government of Barbados and the Government of the United States of America concerning Co-operation in Suppressing Illicit Maritime Drug Trafficking, signed at Bridgetown June 25, 1997*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/12872-Barbados-Maritime-Matters-Conten-Narcotics-6.25.1997.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁵⁹ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Jamaica concerning Cooperation in Suppressing Illicit Maritime Drug Trafficking, signed at Kingston May 6, 1997*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/98-310-Jamaica-Narcotic-Drugs-and-Amend-EnglishOCR.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶⁰ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Malta concerning Cooperation to Suppress Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances by Sea, signed at Valletta June 16, 2004*, <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/08-110-Malta-Maritime-Interdiction.EnglishOCR.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020), prácticamente idéntico al tratado sobre proliferación de armas de destrucción masiva.

²²⁶¹ *Supplementary Arrangement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement between the Government of the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice, signed at Panama February 5, 2002*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/02-205.1-Panama-Maritime-Operations.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶² *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Saint Kitts and Nevis concerning maritime counter-drug operations, signed at Basseterre April 13, 1995*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/99-311-Saint-Kitts-and-Nevis-Defense-Notes.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶³ La lista completa de tratados se encuentra disponible en <https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87199.htm> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020). Muchos de ellos tienen su origen en el modelo propuesto por la OEA en el año 2000 (Doc. OAS/Ser.L/XIV 2.28). *Vid. GAVOUNELI, M., Functional Jurisdiction in the Law of the Sea, cit.,* pág. 173.

Estados Unidos han concluido diversos tratados con pequeños Estados insulares de Oceanía y el Caribe, así como de África, para eliminar las actividades marítimas transnacionales ilícitas, como el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, tráfico ilícito de migrantes; proliferación de armas de destrucción masiva, sus sistemas vectores y materiales relacionados en el mar, y la pesca INDNR. Se trata de Palau²²⁶⁴, Islas Marshall²²⁶⁵, Kiribati²²⁶⁶, Senegal²²⁶⁷, Gambia²²⁶⁸, Nauru²²⁶⁹, Tuvalu²²⁷⁰, Samoa²²⁷¹, Micronesia²²⁷² y Vanuatu²²⁷³. En estos tratados se prevé que agentes del

²²⁶⁴ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Palau concerning Cooperation to Suppress Illicit Activity at Sea, signed at Koror and Melekeok March 5 and 20, 2008*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/08-320-Palau-Maritime-Interdiction.EnglishOCR.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020), y *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Palau concerning Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Koror August 15, 2013*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/13-815-Palau-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶⁵ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Marshall Islands concerning Cooperation in Maritime Surveillance and Interdiction Activities, signed at Majuro August 5, 2008*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/08-805-Marshall-Islands-Maritime-Interdiction.EnglishOCR.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020), y *Protocol to the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Marshall Islands concerning Cooperation in Maritime Surveillance and Interdiction Activities, signed at Majuro March 19, 2013*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/13-319-Marshall-Islands-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶⁶ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Kiribati concerning Cooperation in Joint Maritime Surveillance Operations, signed at Tarawa November 24, 2008*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/08-1124-Kiribati-Maritime-Interdiction.EnglishOCR.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶⁷ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Senegal concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Dakar April 29, 2011*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/11-429-Senegal-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶⁸ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Gambia concerning Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Banjul October 10, 2011*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/11-1010-The-Gambia-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁶⁹ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Nauru concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Auckland September 8, 2011*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/11-908-Nauru-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁷⁰ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Tuvalu concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Auckland September 9, 2011*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/11-909-Tuvalu-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁷¹ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Independent State of Samoa concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Apia June 2, 2012*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/12-602-Samoa-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

Estado insular o africano se embarquen en buques de guerra estadounidenses para realizar operaciones conjuntas o autorizar la entrada de dichos buques en los espacios marítimos de ese Estado para detener e inspeccionar los buques sospechosos de violar las normas de ese Estado, arrestar a las personas a bordo e incautar los objetos encontrados y los propios buques, así como, en los casos de Palau, Islas Marshall, Nauru, Tuvalu y Vanuatu, la autorización con carácter general de la inspección y detención de los buques sospechosos y las personas que se encuentren a bordo de los mismos más allá del mar territorial de cualquier Estado. La jurisdicción corresponde al Estado que delega sus competencias y no se autoriza automáticamente la delegación en las autoridades estadounidenses, aunque se prevé que el Estado que ostenta la jurisdicción preferente autorice la jurisdicción de los Estados Unidos en cada caso concreto.

Estos convenios constituyen una práctica muy relevante, ya que constituyen una auténtica derogación tanto del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón como de las competencias que corresponden exclusivamente a los Estados en virtud de su soberanía o de sus derechos soberanos y permiten reforzar la aplicación del Derecho internacional y nacional de los Estados afectados. Además, aunque indudablemente han entrado en consideración cuestiones estratégicas, demuestra que los Estados de nacionalidad, residencia o sede de los usuarios de los pabellones de conveniencia podrían tener un papel más relevante en la eficacia de la aplicación del Derecho internacional, en la garantía de la seguridad y en la lucha contra las actividades ilícitas en el mar.

En el ámbito regional, destaca la limitación de la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón contenida en el Convenio sobre cooperación para la supresión del tráfico marítimo y aeronáutico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en la zona del Caribe, hecho en San José el 10 de abril de 2003²²⁷⁴ y firmado por varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia (Belice, Francia, Honduras, Jamaica y Reino Unido), que, de conformidad con su artículo 6, las partes pueden solicitar la confirmación de nacionalidad de los buques sospechosos y su solicitud se debe resolver en el plazo de cuatro horas. Además, se prevé que agentes de un Estado embarquen en

²²⁷² *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Federated States of Micronesia concerning Cooperative Shiprider Agreement, signed at Colonia and Palikir April 30 and May 14, 2018*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/08-514-Micronesia-Maritime-InterdictionNotes.EnglishOCR.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020), y *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Federated States of Micronesia concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Palikir March 3, 2014*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/14-303-Micronesia-Maritime-Interdiction.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁷³ *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Vanuatu concerning Counter Illicit Transnational Maritime Activity Operations, signed at Port Vila October 31, 2016*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/16-1031-Vanuatu-Maritime-Law-Enforcement.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁷⁴ El texto de este tratado se encuentra disponible en <https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87198.htm> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

los buques de otro Estado parte para poder autorizar su actuación en el mar territorial o las aguas archipelágicas del Estado de origen de los agentes²²⁷⁵. El artículo 16.1 de este tratado permite a los Estados parte abordar, registrar y, en su caso, detener a las embarcaciones sospechosas, su carga y las personas a bordo, más allá del mar territorial de cualquier Estado. No obstante, las partes pueden exigir que se cuente con su consentimiento expreso e incluso otorgar su consentimiento tácito para la inspección si no se produjese respuesta cuatro horas después de la recepción de la petición verbal efectuada por otro Estado parte, de conformidad con el artículo 16.2 y 3 de ese tratado. Por último, de conformidad con su artículo 16.6, se permite abordar a cualquier buque que afirme tener la nacionalidad de cualquiera de los Estados parte y examinar su documentación si no enarbola ningún pabellón ni posee marcas distintivas del registro, o si se afirma que el buque no tiene documentación ni pruebas de su nacionalidad. La jurisdicción para el enjuiciamiento de los hechos corresponderá al Estado parte en cuyas aguas se hubiese cometido el delito o al Estado de pabellón, cuando se trate de buques que enarbolan el pabellón de un Estado parte, aunque esos Estados podrán autorizar la competencia de otro Estado de conformidad con el Derecho internacional²²⁷⁶.

En el mismo ámbito regional, resulta de aplicación el Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial, de 4 de julio de 2008, que, en la extensión y con las condiciones indicadas anteriormente, incluye en su ámbito de aplicación el tráfico de drogas y sustancias estupefacientes. Estos acuerdos se complementan con un acuerdo de ámbito más restringido firmado entre los Estados Unidos y el Reino Unido en su propio nombre y en nombre de Anguila, Bermudas, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Montserrat y Turcos y Caicos en 1998, en el que se establece un programa de embarque de agentes de esos territorios en buques de guerra estadounidenses (y viceversa) para autorizar la actuación de los mismos sobre buques sospechosos de estar involucrados en tráfico ilícito de drogas que se encuentren en las aguas bajo jurisdicción de los territorios en los que se aplica el acuerdo, y se prevé la inspección y la detención del buque en las aguas bajo jurisdicción de la otra parte sin su autorización expresa en el caso de que no exista un agente del Estado que debería autorizar la operación a bordo del buque interviniente²²⁷⁷ y, en todo caso, en caso de que no exista respuesta a la solicitud en el plazo de dos horas desde su recepción²²⁷⁸. La

²²⁷⁵ Arts. 8.3.c) – e) y 11.2 del Convenio sobre cooperación para la supresión del tráfico marítimo y aeronáutico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en la zona del Caribe, hecho en San José el 10 de abril de 2003.

²²⁷⁶ Arts. 23 y 24 del Convenio sobre cooperación para la supresión del tráfico marítimo y aeronáutico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en la zona del Caribe.

²²⁷⁷ Arts. 4 y 6 del *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Maritime and Aerial Operations to Suppress Illicit Trafficking by Sea in Waters of the Caribbean and Bermuda, signed at Washington July 13, 1998*, disponible en <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/02/00-1030-United-Kingdom-Maritime-Mtrs-Shiprider-Carib-and-Bermuda.pdf> (fecha de última consulta: 19 de agosto de 2020).

²²⁷⁸ Art. 13.4 del *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Maritime and*

competencia para enjuiciar los hechos y para liquidar los bienes incautados corresponderá preferentemente al Estado en cuyo territorio se produzcan los hechos, aunque este podrá delegar su derecho en el otro Estado²²⁷⁹.

4.2.3.- Trata de seres humanos y tráfico ilícito de migrantes

Otra de las facetas de la delincuencia organizada transnacional que atañe tanto a la seguridad internacional como a la protección de los derechos humanos es la trata de seres humanos y el tráfico ilícito de migrantes por vía marítima. Aunque en muchas ocasiones, estas actividades ilícitas se realizan a bordo de buques sin nacionalidad, no son ajenas a la utilización de pabellones de conveniencia, como atestiguan los incidentes de los buques tonganos *Twillinger, Sara* y *Monica*, a los que ya se ha hecho referencia, o el caso de los buques mercantes *Blue Sky M, TISS* y *Merkur 1*, que enarbolaban el pabellón de Moldavia, y *Ezadeen*, con pabellón de Sierra Leona, que transportaban ilícitamente a miles de migrantes sirios en condiciones insalubres y fueron abandonados por sus tripulaciones, vinculadas a una organización criminal, frente a las costas italianas en enero de 2015, por lo que tuvieron que ser remolcados hasta el puerto más cercano²²⁸⁰. De la misma forma, los buques *Anastasio IV*, que enarbolaba el pabellón de Comoras, y *Noe*, con pabellón de Honduras, fueron detenidos en España en 2002 por transportar migrantes ilícitamente, aunque, en el primero de los casos, estos viajaban como polizones²²⁸¹.

El embarco y desembarco de personas en contravención de la normativa de inmigración están contemplados como paso perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño en su mar territorial, lo cual permite que este ejerza su

Aerial Operations to Suppress Illicit Trafficking by Sea in Waters of the Caribbean and Bermuda, signed at Washington July 13, 1998.

²²⁷⁹ Arts. 10 y 19 del *Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Maritime and Aerial Operations to Suppress Illicit Trafficking by Sea in Waters of the Caribbean and Bermuda, signed at Washington July 13, 1998.*

²²⁸⁰ Vid. OECD, *Corruption and the smuggling of refugees*, OECD, Paris, 2015, disponible en <http://www.oecd.org/corruption/Corruption-and-the-smuggling-of-refugees.pdf> (fecha de última consulta: 15 de septiembre de 2020), pág. 3; “Abandoned migrant ship Ezadeen reaches Italy”, *BBC*, 3 January 2015, disponible en <https://www.bbc.com/news/world-europe-30653742> (fecha de última consulta: 29 de agosto de 2020), y VLAS, C., “Anticorruptie.md: Three ships registered in Moldova were used for human smuggling”, *Moldova*, 30 de septiembre de 2016, disponible en <https://www.moldova.org/en/anticorruptie-md-three-ships-registered-moldova-used-human-smuggling/> (fecha de última consulta: 10 de septiembre de 2020).

²²⁸¹ “El capitán del buque ‘Noé’ reconoce su implicación en una operación de tráfico de personas”, *La Vanguardia*, 7 de diciembre de 2002, disponible en <https://www.lavanguardia.com/vida/20021207/51262765633/el-capitan-del-buque-noe-reconoce-su-implicacion-en-una-operacion-de-trafico-de-personas.html> (fecha de última consulta: 10 de septiembre de 2020), y OCDE, *OECD Workshop on Maritime Transport – Transparency of Ownership and the Impact of Security on Seafarers: Paper submitted by Jon Whitlow, International Transport Workers’ Federation (ITF), Paris, 8-9 January 2003, DSTI/DOT/MTC(2003)16*, 2003, párr. 30. La sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5.ª) 5635/2006, de 29 de mayo de 2006, ECLI:ES:TS:2006:5635, resuelve un recurso interpuesto por la representación procesal de un polizón que había sido descubierto en España a bordo de un buque maderero que enarbolaba el pabellón de Liberia.

jurisdicción en el mar territorial sobre los delitos cometidos y en la zona contigua sobre las infracciones de la normativa sobre inmigración cometidas en su territorio o su mar territorial²²⁸². Sin embargo, al igual que ocurría en el caso del tráfico de armas, drogas y sustancias psicotrópicas por vía marítima, en la CNUDM no se contempla específicamente la intervención de los Estados sobre buques extranjeros en la ZEE ni en alta mar en este ámbito. Además, se ha sugerido la asimilación de estas actividades con la esclavitud para fundamentar la aplicación del derecho de visita previsto en el artículo 110 de la CNUDM²²⁸³.

Como forma de delincuencia organizada transnacional, resulta de aplicación la CNUDOT, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, que implica un compromiso de tipificación y penalización de estas conductas, así como del blanqueo del producto de estos delitos, y establece un mecanismo de cooperación internacional para el embargo preventivo o el decomiso del producto, los bienes, el equipo y otros instrumentos del delito que se encuentren en su territorio²²⁸⁴. De manera similar a los tratados de prevención y represión del terrorismo internacional, obliga a los Estados a adoptar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos cuando se cometan en su territorio o a bordo de un buque que enarbole su pabellón o de una aeronave registrada conforme a sus leyes en el momento de la comisión del delito y, de manera facultativa, permite que los Estados parte establezcan su jurisdicción cuando el

²²⁸² Arts. 19.2.g), 27.1.b) y 33.1 de la CNUDM. *Vid.* CALIGIURI, A., « La lutte contre l’immigration clandestine par mer : problèmes liés à l’exercice de la juridiction par les États côtiers », en CASADO, R. (Dir.), *L’Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europea and the Sea: Fisheries, Navigation and Marine Environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 420 – 423; FERNANDEZ, P. A., “Tráfico ilegal de personas y cooperación marítima internacional”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 369 – 383; KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, cit., pág. 313, y CASADO, R., « Trafic illicite des personnes et criminalité transnationale organisée », en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, pág. 12. De la misma forma, resultaría de aplicación el derecho de persecución en caliente previsto en el art. 111 de la CNUDM.

²²⁸³ *Vid.* HINRICH, X., “Measures against Smuggling of Migrants at Sea: A Law of the Sea related Perspective”, *Revue Belge de Droit International*, vol. 36, n.º. 2, 2003, pág. 415; PAPANASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, cit., págs. 263, 264 y 267 – 278, y MALLIA, P., “The Human Element of Maritime Crime”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, pág. 506. En el mismo sentido, aunque con un carácter más amplio, *vid.* PATI, R., “States’ Positive Obligation with respect to Human Trafficking: The European Court of Human Rights Breaks New Ground in *Rantsev v. Cyprus and Russia*”, *Boston University International Law Journal*, vol. 29, n.º. 1, 2011, págs. 79 – 142. Para un análisis filosófico de esta cuestión, *vid.* CASADEI, T., “Migración y trata de personas: una mirada desde el mar Mediterráneo”, en PÉREZ, E., y OLARTE, S. (Dir.), *Formas contemporáneas de esclavitud y derechos humanos en clave de globalización, género y trata de personas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, págs. 587 – 623. Sobre las iniciativas de distintas organizaciones internacionales en materia de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos, *vid.* ABAD, M., “El tráfico ilícito de personas por mar y la acción de las organizaciones internacionales”, *Anuario da Facultade de Dereito de Universidade da Coruña*, vol. 14, n.º. 1, 2010, ppágs. 137 – 162, y ABAD, M., “Measures Taken by International Organizations to Combat Illicit Human Trafficking and Transnational Organized Crime”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 47 – 68.

²²⁸⁴ Arts. 13 y 14 de la CNUDOT.

delito se cometa contra uno de sus nacionales, por uno de sus nacionales o por una persona apátrida con residencia habitual en su territorio, o con miras a la comisión de un delito grave en su territorio²²⁸⁵. Además, aunque no se hace referencia al ámbito marítimo, la asistencia judicial recíproca prevista en la convención incluye, entre otras actuaciones, la posibilidad de efectuar inspecciones e incautaciones y embargos preventivos y de examinar objetos y lugares²²⁸⁶.

La CNUDOT tiene 190 Estados parte, de los cuales se consideran como Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (14 de junio de 2006), Antigua y Barbuda (24 de julio de 2002), Bahamas (26 de septiembre de 2008), Barbados (11 de noviembre de 2014), Belice (26 de septiembre de 2003), Bolivia (10 de octubre de 2005), Camboya (12 de diciembre de 2005), Chipre (22 de abril de 2003), Comoras (25 de septiembre de 2003), Corea del Norte (17 de junio de 2016), Francia (29 de octubre de 2002), Guinea Ecuatorial (7 de febrero de 2003), Georgia (5 de septiembre de 2006), Honduras (2 de diciembre de 2003), Islas Marshall (15 de junio de 2011), Jamaica (29 de septiembre de 2003), Líbano (5 de octubre de 2005), Liberia (22 de septiembre de 2003), Malta (24 de septiembre de 2003), Mauricio (21 de abril de 2003), Moldavia (16 de septiembre de 2005), Mongolia (27 de junio de 2008), Myanmar (30 de marzo de 2004), Panamá (18 de agosto de 2004), Portugal (10 de mayo de 2004), el Reino Unido (27 de noviembre de 2007, en relación con Gibraltar; 17 de mayo de 2012, en relación con las Islas Caimán, y 5 de agosto de 2014, en relación con Bermudas), San Cristóbal y Nieves (21 de mayo de 2004), San Vicente y las Granadinas (29 de octubre 2010), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sierra Leona (12 de agosto de 2014), Sri Lanka (22 de septiembre de 2006), Togo (2 de julio de 2004), Tonga (3 de octubre de 2014) y Vanuatu (4 de enero de 2006). En cambio, esta convención no es aplicable a Curaçao ni a Islas Feroe.

Las disposiciones de la CNUDOT se desarrollan en dos protocolos adicionales al protocolo sobre tráfico de armas, ya analizado: el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000²²⁸⁷, y el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecho en Nueva

²²⁸⁵ Art. 15.1 y 2 de la CNUDOT.

²²⁸⁶ Art. 18.3.c) y d) de la CNUDOT.

²²⁸⁷ 2241 *UNTS* 507. Sobre las resoluciones anteriores de la OMI sobre esta materia, *vid.* HINRICHS, X., *op. cit.*, págs. 417 – 427. Para un análisis de la aplicación de este protocolo en España, *vid.* LIROLA, I., “Spain and the Smuggling of Immigrants by Sea: An Analysis in the Light of the Palermo Protocol”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 85 – 102.

York el 15 de noviembre de 2000²²⁸⁸. Ambos protocolos exigen que se respete el principio de no devolución de los refugiados²²⁸⁹.

El primero de estos protocolos obliga a los Estados parte a sancionar el tráfico ilícito de migrantes, entendido como la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material, así como los delitos conexos, como la falsificación de documentos de identidad o de viaje²²⁹⁰. Además, establece una obligación de cooperación entre los Estados parte para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de migrantes por mar, de conformidad con el Derecho del mar²²⁹¹, y permite que cualquier Estado parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque está haciendo uso de la libertad de navegación y que enarbola el pabellón o lleva matrícula de otro Estado parte está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar solicite que el Estado de pabellón confirme la matrícula y, si la confirma, lo autorice para adoptar medidas apropiadas con respecto a ese buque, que podrán incluir la visita y el registro del buque, y, si se hallasen pruebas de que el buque está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, la adopción de medidas apropiadas con respecto al buque, a las personas y a la carga a bordo, sin que se puedan adoptar medidas sin la autorización expresa del Estado de pabellón, salvo las necesarias para eliminar un peligro inminente para la vida de las personas o las que se deriven de los acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes²²⁹². Por tanto, salvo en el caso de los buques sin nacionalidad, la regla general se fundamenta en el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón²²⁹³. El Estado interviniente debe informar con prontitud al Estado de pabellón de los resultados de estas medidas y garantizar los intereses comerciales o jurídicos de los Estados

²²⁸⁸ 2237 UNTS 319.

²²⁸⁹ Art. 33 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptada en Ginebra el 28 de julio de 1951, 189 UNTS 137; art. 19.1 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, y art. 14.1 del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños. De igual modo, art. 4 del Reglamento (UE) n.º 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea, *DOUE L* 189, de 27 de junio de 2014, págs. 93 – 107.

²²⁹⁰ Art. 6 en relación con el art. 3.a) del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire.

²²⁹¹ Arts. 7 y 8.1 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire.

²²⁹² Art. 8.2 y 5 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire. Como indica ATTARD, F., “Is the Smuggling Protocol a Viable Solution to the Contemporary Problem of Human Smuggling on the High Seas?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 47, n.º. 2, 2016, págs. 229 y 230, las facultades de actuación del Estado interviniente de conformidad con el protocolo son más amplias que las incluidas en el derecho de visita del art. 110 de la CNUMD. Sobre la relación de esta disposición con el Derecho internacional en materia de tráfico de drogas por vía marítima, *vid.* CASADO, R., « Trafic illicite des personnes et criminalité transnationale organisée », *cit.*, pág. 7.

²²⁹³ *Vid.* REY, A., “Illegal Human Trafficking and Transnational Organized Crime”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 146 y 147.

interesados y la seguridad de las personas, del buque o de su carga, y el Estado de pabellón podrá imponer condiciones para la concesión de la autorización²²⁹⁴. Además, se explicita la competencia de cualquiera de los Estados parte para visitar y registrar los buques sospechosos que no poseen nacionalidad o se hacen pasar por buques sin nacionalidad²²⁹⁵. A pesar de la utilidad de los mecanismos previstos en este instrumento, este continúa infrautilizado como fundamento jurídico de las interceptaciones de buques, ya que muchos Estados, debido, en ocasiones, a la dificultad de esclarecer la nacionalidad de las embarcaciones utilizadas, prefieren fundamentar su intervención en sus facultades de rescate de personas en el mar de conformidad con el artículo 98 de la CNUDM, en relación con la falta de navegabilidad de las embarcaciones a bordo de las cuales se realiza la migración; en las facultades que les confieren la CNUDM y otros tratados en la zona contigua o en su mar territorial, o en tratados bilaterales concluidos con los Estados de origen de las embarcaciones en cuestión²²⁹⁶.

Este protocolo tiene 149 Estados parte, de los cuales se consideran como Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (14 de junio de 2006), Antigua y Barbuda (17 de febrero de 2010), Bahamas (26 de septiembre de 2008), Barbados (11 de noviembre de 2014), Belice (14 de septiembre de 2006), Camboya (12 de diciembre de 2005), Chipre (6 de agosto de 2003), Francia (29 de octubre de 2002), Georgia (5 de septiembre de 2006), Honduras (18 de noviembre de 2008), Jamaica (29 de septiembre de 2003), Líbano (5 de octubre de 2005), Liberia (22 de septiembre de 2004), Malta (24 de septiembre de 2003), Mauricio (24 de septiembre de 2003), Moldavia (28 de febrero de 2006), Mongolia (27 de junio de 2008), Myanmar (30 de marzo de 2004), Panamá (18 de agosto de 2004), Portugal (10 de mayo de 2004), San Cristóbal y Nieves (21 de mayo de 2004), San Vicente y las Granadinas (29 de octubre de 2010), Santo Tomé y Príncipe (12 de abril de 2006), Sierra Leona (12 de agosto de 2014), Togo (28 de septiembre de 2010)²²⁹⁷. Bolivia firmó el protocolo el 12 de diciembre de 2000, pero no

²²⁹⁴ Arts. 8.3 y 5, y 9 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire.

²²⁹⁵ Art. 8.7 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire.

²²⁹⁶ Vid. GUILFOYLE, D., “Maritime Interdiction: What Challenges Lie Ahead?”, *Revue Belge de Droit International*, vol. 47, n.º. 1, 2014, págs. 98, 99 y 101. Sobre la interceptación de cayucos en España y su fundamento en la CNUDM y en el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, GARCÍA, M., « Cayucos (pirogues) : navigation et juridiction », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 167 – 181; LIROLA, I., “España y la lucha contra el tráfico ilícito de inmigrantes por mar”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 397 – 429; FERNÁNDEZ, P. A., “Illegal Trafficking of People on the High Seas”, en SOBRINO, J. M (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 80 – 82, y GARCÍA, P., “Migrants by Sea”, *The Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, n.º. 1, 2017, págs. 407 – 422. El art. 98 de la CNUDM resulta aplicable a la ZEE de conformidad con el art. 58.2 de la CNUDM, y las obligaciones de rescate previstas en el Capítulo V del Convenio SOLAS se aplican a todos los espacios marítimos, como indica PAPANICOLOPULU, I., “The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview”, *International Review of the Red Cross*, vol. 98, n.º. 2, 2016, pág. 495.

²²⁹⁷ El estado de este protocolo se puede consultar en https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12-b&chapter=18#EndDec (fecha de última consulta: 21 de agosto de 2020).

lo ha ratificado. Lo mismo ocurre con Guinea Ecuatorial, que firmó el protocolo el 14 de diciembre de 2000, y con Sri Lanka, que hizo lo propio el 13 de diciembre de 2000. En cambio, el protocolo no resulta de aplicación en Bermudas, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Tonga ni Vanuatu.

El Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños, en cambio, sanciona la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación²²⁹⁸. En este instrumento se incluyen numerosas disposiciones de protección de las víctimas de estos delitos, incluyendo su repatriación²²⁹⁹. De forma preventiva, se prevé el intercambio de información sobre estos delitos y la capacitación de los funcionarios intervinientes, así como el refuerzo de los controles fronterizos y de la seguridad de los documentos de identidad y viaje que expedían los Estados parte²³⁰⁰. Sin embargo, a diferencia del protocolo anterior, no se prevén procedimientos específicos de intervención en el mar. Si bien la interceptación de buques en alta mar tiene carácter excepcional en Derecho del mar²³⁰¹, la gravedad de estos casos merecería al menos la extensión del derecho de visita a los buques sospechosos en alta mar, al margen de los casos enumerados en el artículo 110 de la CNUMD.

Al igual que el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños, ha alcanzado un elevado número de partes, ya que cuenta con 178 Estados parte. De ellos, se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia Alemania (14 de junio de 2006), Antigua y Barbuda (17 de febrero de 2010), Bahamas (26 de septiembre de 2008), Barbados (11 de noviembre de 2014), Belice (26 de septiembre de 2003), Bolivia (18 de mayo de 2006), Camboya (2 de julio de 2007), Chipre (6 de agosto de 2003), Comoras (23 de junio de 2020), Francia (29 de octubre de 2002), Georgia (5 de septiembre de 2006), Guinea Ecuatorial (7 de febrero de 2003), Honduras (1 de abril de 2008), Jamaica (29 de septiembre de 2003), Líbano (5 de octubre de 2005), Liberia (22 de septiembre de 2004), Malta (24 de septiembre de 2003), Mauricio (24 de septiembre de 2003), Moldavia (16 de septiembre de 2005),

²²⁹⁸ Art. 5 en relación con el art. 3.a) del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños, que incluye en el concepto de explotación, entre otros, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos. Sobre la distinción y el posible solapamiento de los delitos de tráfico ilícito de migrantes y de trata de seres humanos, *vid.* MALLIA, P., “The Human Element of Maritime Crime”, *cit.*, págs. 501 – 503.

²²⁹⁹ Arts. 6 – 9.1.b) del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños.

²³⁰⁰ Arts. 10 – 13 del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños.

²³⁰¹ *Vid.* GUILFOYLE, D., “Maritime Interdiction: What Challenges Lie Ahead?”, *cit.*, pág. 95.

Mongolia (27 de junio de 2008), Myanmar (30 de marzo de 2004), Panamá (18 de agosto de 2004), Portugal (10 de mayo de 2004), San Cristóbal y Nieves (21 de mayo de 2004), San Vicente y las Granadinas (29 de octubre de 2010), Santo Tomé y Príncipe (23 de agosto de 2006), Sierra Leona (12 de agosto de 2014), Sri Lanka (15 de junio de 2015), Togo (8 de mayo de 2009)²³⁰². Sin embargo, no resulta de aplicación a Bermudas, Corea del Norte, Curaçao, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Tonga ni Vanuatu.

Los protocolos anteriores no abordan la cuestión de la identificación del Estado que se debe hacer cargo del desembarco de los migrantes. Ante esta laguna, se ha recurrido a la regulación general del desembarco de migrantes²³⁰³, contenida en el capítulo V del convenio SOLAS y del Anexo al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR), hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979²³⁰⁴. Estas fuentes se limitan a obligar a los Estados a mantener servicios de búsqueda y salvamento, al margen del deber de todos los buques de prestar auxilio a las personas que se encuentren en peligro en el mar²³⁰⁵; a establecer un deber de cooperación entre los Estados implicados en el rescate y a obligar a desembarcar a los migrantes en un lugar seguro y a tratarlos humanamente²³⁰⁶. Aunque el desembarco suele realizarse en el

²³⁰² El estado de este protocolo puede consultarse en https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtmsg_no=XVIII-12-a&chapter=18&clang=en#2 (fecha de última consulta: 22 de agosto de 2020).

²³⁰³ *Vid.* ATTARD, F., “Is the Smuggling Protocol a Viable Solution to the Contemporary Problem of Human Smuggling on the High Seas?”, *cit.*, págs. 234 y 235.

²³⁰⁴ Como sucede en relación con otros tratados, no todos los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son parte en el Convenio SAR. De estos Estados, son parte en el Convenio SAR Alemania (21 de enero de 1982), Antigua y Barbuda (20 de agosto de 2010), Barbados (25 de julio de 1983), Belice (28 de noviembre de 1982), Chipre (29 de julio de 1994), Francia (9 de abril de 1980), Georgia (25 de agosto de 1995), Honduras (23 de noviembre de 2012), Jamaica (10 de junio de 1988), Libano (15 de abril de 2009), Liberia (24 de febrero de 2009), Malta (24 de septiembre de 2002), Mauricio (4 de mayo de 1999), Panamá (20 de junio de 2013), Portugal (30 de octubre de 1985), el Reino Unido (22 de mayo de 1980, en relación con Bermudas y Gibraltar), San Cristóbal y Nieves (7 de octubre de 2004), Togo (23 de abril de 2012), Tonga (18 de septiembre de 2003), Vanuatu (14 de septiembre de 1992). No se aplica a Bahamas, Bolivia, Camboya, Comoras, Corea del Norte, Curaçao, Guinea Ecuatorial, Islas Caimán, Islas Feroe, Islas Marshall, Moldavia, Myanmar, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Sri Lanka. *Vid.* IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 2020, págs. 425 – 427, disponible en <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020%20August.pdf> (fecha de última consulta: 31 de agosto de 2020).

²³⁰⁵ Art. 98 de la CNUDM; reglas V/7.1 y 3, y V/33 del Convenio SOLAS, y capítulo 2 del Convenio SAR.

²³⁰⁶ Regla V/33.1-1 y 6 del Convenio SOLAS, y capítulo 3 del Convenio SAR. Concretamente, la regla V/33.1-1 del Convenio SOLAS establece que el Estado responsable de la región de búsqueda y rescate en el que se preste el auxilio asumirá una “responsabilidad primordial de que tales coordinación y cooperación se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que es prestó auxilio y conducidos a un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización [OMI]”, así como la obligación de que el desembarco se realice tan pronto como sea razonable. En el párr. 6.12 de la Resolución MSC.167(78), de 20 de mayo de 2004, Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, MSC 78/26/Add.2, se define el concepto de “lugar seguro” como “un sitio en el que se considera que terminan

puerto de la siguiente escala del buque o en el Estado ribereño que organizó el rescate, no existen disposiciones claras sobre el Estado que debe hacerse cargo del mismo²³⁰⁷. El convenio SAR no obliga claramente a los Estados a desembarcar a los migrantes rescatados en su zona SAR en su territorio²³⁰⁸. En los últimos años, varios Estados, como Italia, Malta y Australia, han denegado el permiso para desembarcar migrantes en sus puertos, lo cual añade incertidumbre al Derecho aplicable a los migrantes en el mar²³⁰⁹.

Aunque muchos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son parte en los tratados aplicables, en algunos casos, la insuficiencia de medios disponibles de algunos de ellos hace poco probable que se sancionen las infracciones de las obligaciones de los

las operaciones de salvamento” en el que “la vida de los supervivientes ya no está amenazada y donde pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica)”, y donde “pueden concluirse acuerdos para el transporte de supervivientes hasta su destino próximo o final”. Finalmente, la obligación de tratar humanamente a los migrantes se desarrolló en la sentencia del TEDH en el caso *Hirsi Jamaa y Otros c. Italia*, de 23 de febrero de 2012, 27765/09, párrs. 81 y 82, en el que se declaró la aplicabilidad del CEDH en alta mar.

²³⁰⁷ Vid. BARNES, R., “Refugee Law at Sea”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 53, n.º. 1, 2004, págs. 49 y 51 – 53, y PASTAVRIDIS, E., “We Saved Them, Now What?: The Unresolved Question of Disembarkation of Rescued Persons at Sea”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 596 – 606. Vid. también los Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar, aprobados por el Comité de Facilitación de la OMI el 22 de enero de 2009, FAL.3/Circ.194, disponible en <http://www.imo.org/es/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/FAL.3-Circ.194.pdf> (fecha de última consulta: 31 de agosto de 2020), en cuyo párr. 3 se atribuye la responsabilidad primaria para garantizar la cooperación para el desembarco de las personas rescatadas al gobierno que tenga asignada sobre la zona SAR donde estas hubieran sido rescatadas, lo cual supondría, en caso de que el desembarco no pudiese realizarse rápidamente en otra parte, la autorización del desembarco en un lugar seguro bajo su control. Sin embargo, de conformidad con el párr.4 de este documento, tal responsabilidad no incluiría la autorización de la entrada o permanencia de los migrantes rescatados.

²³⁰⁸ Vid. PASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, cit. pág. 299; TONDINI, M., “The legality of intercepting boat people under search and rescue and border control operations”, *The Journal of Maritime Law*, vol. 18, n.º. 1, 2012, págs. 63 y 66; COPPENS, J., “The Essential Role of Malta in Drafting the New Regional Agreement on Migrants at Sea in the Mediterranean Basin”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 44, n.º. 1, 2013, págs. 94 y 95, y MORRISON, A., “Shipping: Safety of Life at Sea”, en WARNER, R., y KAYE, S. (Eds.), *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*, Routledge, London / New York, 2016, pág. 170.

²³⁰⁹ Vid. SCHAFFER, R. P., “The Singular Plight of Sea-borne Refugees”, *Australian Yearbook of International Law*, vol. 8, n.º. 1, 1980, págs. 213 – 234; MORENO-LAX, V.; GHEZELBASH, D., y KLEIN, N., “Between life, security and rights: Framing the interdiction of ‘boat migrants’ in the Central Mediterranean and Australia”, *Leiden Journal of International Law*, vol. 32, n.º. 4, 2019, págs. 715 – 740, y PASTAVRIDIS, E., “The European Convention of Human Rights and Migration at Sea: Reading the “Jurisdictional Threshold” of the Convention Under the Law of the Sea Paradigm”, *German Law Journal*, vol. 21, n.º. 1, 2020, pág. 418. Sobre la legalidad de estas prácticas, vid. PASTAVRIDIS, E., “The Aquarius Incident and the Law of the Sea: Is Italy in Violation of the Relevant Rules?”, *EJIL:Talk!*, 27 de junio de 2018, disponible en <https://www.ejiltalk.org/the-aquarius-incident-and-the-law-of-the-sea-is-italy-in-violation-of-the-relevant-rules/> (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020). En el caso de Malta, este Estado ya había rechazado el desembarco de migrantes en 2006 y 2007, como ha indicado CASADO, R., « Trafic illicite des personnes et criminalité transnationale organisée », cit., pág. 13.

capitanes o los propietarios de los buques en este ámbito²³¹⁰. De la misma forma, es poco probable que los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, debido a la tenue vinculación que mantienen con los buques que enarbolan su pabellón, asuman el coste de reasentamiento de los refugiados²³¹¹. Para reasentar a los refugiados rescatados por buques que enarbolan pabellones de conveniencia o de Estados que no pudiesen garantizar la residencia permanente de los refugiados, en 1979 se creó el sistema de ofertas de reasentamiento de desembarco (DISERO)²³¹². El incumplimiento de la obligación de asistencia a las personas que se encuentren en peligro en el mar podría constituir un incumplimiento de las obligaciones comprendidas en los artículos 94 y 98.1 de la CNUDM²³¹³. Sin embargo, a juzgar por la jurisprudencia, la probabilidad de que los Estados de pabellón sean demandados ante cualquier tribunal internacional por estos motivos es muy baja.

Al margen de esta regulación convencional, el Consejo de Seguridad puede autorizar la interceptación de los buques sospechosos de estar involucrados en trata de seres humanos o tráfico de migrantes. En el marco de la guerra civil libia, ha permitido la inspección de buques sospechosos de implicación en tráfico de migrantes en alta mar frente a las costas de Libia, pero siempre con el consentimiento del Estado de pabellón del buque sospechoso²³¹⁴. Por tanto, no se ha autorizado una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón.

En relación con las operaciones de rescate de migrantes, se han producido casos de utilización de buques que enarbolaban pabellón de conveniencia para realizar estas operaciones independientemente de la clasificación del buque. Ante la presión política ejercida sobre los Estados de pabellón, estos han optado ocasionalmente por cancelar el registro de esos buques. Es notable el caso del *Aquarius*, un buque de pabellón gibraltareño fletado por las ONG *Sos Méditerranée* y *Médecins Sans Frontiers* para

²³¹⁰ Vid. DAVIES, M., “Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea”, *Pacific Rim Law and Policy Law*, vol. 12, n.º. 1, 2003, págs. 125 y 126, y KILPATRICK, R. L., y SMITH, A., “The International Legal Obligation to Rescue during Mass Migration at Sea: Navigating the Sovereign and Commercial Dimensions of a Mediterranean Crisis”, *University of San Francisco Maritime Law Journal*, vol. 28, n.º. 2, 2016, págs. 162, 163, 166 y 167. Sin embargo, como advierte PAPANICOLOPULU, I., “The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview”, *cit.*, págs. 501 – 503, conviene tener en cuenta la ausencia de claridad del marco jurídico aplicable en cuanto a los deberes de los Estados y de los capitanes de los buques después del rescate, así como a las consecuencias jurídicas en caso de incumplimiento.

²³¹¹ Vid. BARNES, R., “Refugee Law at Sea”, *cit.*, pág. 67.

²³¹² UNHCR, *Problems Related to the Rescue of Asylum-Seekers at Sea*, EC/SCP/42, UNHCR, Genève, 1985, disponible en <https://www.unhcr.org/excom/scip/3ae68cbc20/problems-related-rescue-asylum-seekers-sea.html> (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²³¹³ Vid. PASTAVRIDIS, E., “The European Convention of Human Rights and Migration at Sea: Reading the “Jurisdictional Threshold” of the Convention Under the Law of the Sea Paradigm”, *cit.*, pág. 431.

²³¹⁴ Resolución 2240 (2015), de 9 de octubre de 2015, S/RES/2240 (2015); párr. 6 de la Resolución 2312 (2016), de 6 de octubre de 2016, S/RES/2312 (2016); Resolución 2380 (2017), de 5 de octubre de 2017, S/RES/2380 (2017); Resolución 2437 (2018), de 3 de octubre de 2018, S/RES/2437 (2018); Resolución 2473 (2019), de 10 de junio de 2019, S/RES/2473 (2019); párr. 4 de la Resolución 2491 (2019), de 3 de octubre de 2019, S/RES/2491 (2019), y Resolución 2526 (2020), de 5 de junio de 2020, S/RES/2526 (2020).

rescatar personas en el Mediterráneo desde 2016, aunque originalmente se encontraba registrado en Alemania y se había transferido en el marco de un contrato de fletamento a casco desnudo. El 8 de agosto de 2018, las autoridades gibraltareñas cancelaron el registro del buque por la incoherencia de sus actividades con su clasificación, ya que se encontraba registrado como buque de investigación oceanográfica, tras requerir la suspensión de las operaciones de rescate²³¹⁵. El 20 de agosto de ese mismo año, se solicitó la inscripción del buque en el registro de buques de Panamá, pero el 21 de septiembre las autoridades panameñas iniciaron el procedimiento de cancelación de la matrícula del buque por incumplimiento del Derecho internacional en materia de migración y rescate²³¹⁶. Como consecuencia de ello, se intentó matricular el buque en el Vaticano, pero las autoridades vaticanas rechazaron su registro²³¹⁷. Finalmente, en septiembre de 2018, el buque fue matriculado en Alemania y, en noviembre de 2018, en Liberia.

La cancelación del registro constituye la extensión de una medida unilateral contemplada en la legislación de algunos Estados que se ha utilizado durante décadas en relación con los buques que incumplían las medidas contra la pesca INDNR o las sanciones internacionales. Sin embargo, se trata de una medida de carácter simbólico que evita las posibles consecuencias negativas del mantenimiento de la inscripción registral en ese Estado, que, al igual que en el régimen de la pesca, pueden tener un gran impacto en determinados sectores de la economía de un Estado. Aunque temporalmente dificulta sus actividades, ya que la pérdida de nacionalidad del buque puede suponer el amarre del mismo en el puerto en el que se encuentre, no evita que los propietarios o explotadores del buque puedan intentar su matriculación en otro Estado.

4.2.4.- La necesidad de transparencia sobre la propiedad de los buques y algunas consecuencias de la privatización de los registros de buques

Al margen de los instrumentos específicos para mejorar la protección marítima, es evidente que, en este ámbito, existen dos cuestiones transversales que incidirían positivamente en la consecución de este objetivo: por un lado, la mejora de la transparencia y de la identificación de los verdaderos propietarios de los buques que enarbolan pabellones de conveniencia y, por otro lado, la eliminación de la matriculación fraudulenta de buques. La falta de transparencia es sin duda una de las características más problemáticas del fenómeno de los pabellones de conveniencia, ya que impide u obstaculiza la aplicación efectiva del Derecho internacional. Por tanto, las contribuciones a la resolución de esta cuestión repercutirían directamente sobre los

²³¹⁵ “Gibraltar da de baja *Aquarius* de su Registro de Buques”, *ABC*, 13 de agosto de 2018, disponible en https://sevilla.abc.es/andalucia/cadiz/sevi-gibraltar-baja-aquarius-registro-buques-201808132338_noticia.html (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²³¹⁶ *Vid.* el comunicado de la Autoridad Marítima de Panamá, de 21 de septiembre de 2018, disponible en <https://amp.gob.pa/noticias/aquarius-2-ex-aquarius/> (fecha de última consulta: 2 de septiembre de 2020).

²³¹⁷ *Vid.* SCHATZ, V., y ENDEMANN, F., “The Vatican City State’s Refusal to Grant its Flag to Search and Rescue Vessels of NGOs Operating the Mediterranean”, *The Italian Yearbook of International Law*, vol. 28, n.º. 1, 2019, págs. 97 – 109.

problemas que genera la utilización de pabellones de conveniencia en todas las actividades marítimas, y no solo en el ámbito de la seguridad, sino también en aspectos puramente privados. La matriculación fraudulenta, aunque constituye un fenómeno cada vez más diferenciado del de los pabellones de conveniencia, tiene algunos vínculos con el mismo y resulta evidente su vinculación con la transparencia en la gestión de los registros de buques, por lo que requiere de una mención en este apartado. Sin embargo, constituye un paso más en la desvinculación entre algunos Estados y sus registros de buques, demostrando que algunos Estados no tienen la capacidad de ejercer un control adecuado de sus flotas.

Distintas organizaciones internacionales han demandado un aumento de la transparencia por parte de los registros de buques, en el marco de la política normativa de la mejora de la capacidad de los Estados para controlar sus propias flotas, así como de búsqueda de una mayor transparencia financiera internacional²³¹⁸. Los problemas que provocaba la opacidad de los registros de conveniencia, ya abordados, eran de sobra conocidos desde el inicio de este fenómeno, pero hasta décadas recientes no se había propuesto ninguna medida concreta para mejorar la situación.

En relación con esta cuestión, la OCMI adoptó la resolución A.441(XI), de 15 de noviembre de 1979, en la que se reconocía que en determinadas circunstancias el propietario del buque que figuraba en el registro podía delegar otra persona las responsabilidades sobre el buque en materia de protección marítima y protección del medioambiente, lo cual dificultaba la identificación de tal persona, y, para mejorar la capacidad de los Estados de ejercer su control sobre los buques que enarbolan su pabellón o sobre la persona en la que se deleguen las responsabilidades del propietario, invitó a los Estados a garantizar que el propietario de un buque que enarbole su pabellón proporcionase la información actualizada que fuera necesaria para identificar y contactar con la persona contratada o en la que el propietario hubiera delegado sus responsabilidades²³¹⁹. En 1982, durante las negociaciones del CNUCIB, se debatió

²³¹⁸ Además de las organizaciones internacionales citadas a continuación, GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea, cit.*, págs. 162 y 163, cita como uno de los primeros foros en los que se exigió una mayor transparencia por parte de los Estados de pabellón la Conferencia Diplomática de la OMI sobre Seguridad Marítima, que tuvo lugar en Londres en diciembre de 2002 y supuso la reforma del convenio SOLAS y la adopción del Código PBIP.

²³¹⁹ Resolución A.441(XI), de 15 de noviembre de 1979, control por parte del Estado de pabellón sobre el propietario de un buque. Esta resolución constituye un antecedente de la Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)), que incorpora el contenido de la resolución anterior en el párr. 3 de su Anexo y ha conocido un gran desarrollo en el capítulo IX del Convenio SOLAS y en otras resoluciones de la OMI, como la Resolución MSC.104(73), de 5 de diciembre de 2000, Adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS); la Resolución MSC.179(79), de 10 de diciembre de 2004, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS); la Resolución MSC.195(80), de 20 de mayo de 2005, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)); la Resolución MSC.273(85), de 4 de diciembre de 2008, adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)); la Resolución MSC.353(92), de 21 de junio de 2013, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad

sobre la utilización de acciones al portador y de los contratos de fletamento a casco desnudo, pero no se llegó a ninguna conclusión sobre esta cuestión²³²⁰. Como es sabido, el Comité de Transporte Marítimo de la CNUCYD pretendía el desmantelamiento progresivo del sistema de pabellones de conveniencia²³²¹, aunque el resultado final fue menos ambicioso que el proyecto inicial. Sin embargo, cabe destacar algunas de sus disposiciones, que introducían obligaciones relacionadas con la transparencia. En primer lugar, se establecía una distinción, sin precedentes en los principales convenios de Derecho del mar, entre el propietario registral del buque y el naviero, que se definía como “el propietario o el arrendatario a casco desnudo, o cualquier otra persona natural o jurídica a la que se hayan asignado formalmente las obligaciones del propietario o del arrendamiento a casco desnudo”²³²². En segundo lugar, se imponía a los Estados de pabellón la obligación de exigir toda la información pertinente que fuera necesaria para la plena identificación y responsabilidad en lo concierne a los buques que enarbolasen su bandera, así como la inclusión de información sobre el naviero en su registro de buques cuando este fuera distinto del propietario²³²³, lo cual supondría la necesidad de tomar las medidas necesarias para asegurar el conocimiento del verdadero propietario o responsable del buque, que desarrollaría la OCDE dos décadas más tarde. En tercer lugar, el Estado de pabellón debería poner a disposición de las personas con un interés legítimo y de las autoridades del Estado rector del puerto la información consignada en su registro de buques²³²⁴. Por tanto, aunque no se imponía una obligación de publicidad absoluta, se preveía una mayor transparencia sobre los datos relativos a las personas relacionadas con el buque. En cuarto lugar, los Estados de pabellón deberían velar por que no se limitara la comunicación directa entre los propietarios de los buques que enarbolaran su pabellón y los poderes públicos²³²⁵, lo cual, a pesar de la ausencia de mención al naviero, sería contrario al mantenimiento de facilidades para ocultar al verdadero propietario, teniendo en cuenta el espíritu de las disposiciones

Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)); la Resolución A.788(19), de 23 de noviembre de 1995, Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones; la Resolución A.913(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 22/Res.913, 22 de enero de 2002; la Resolución A.1022(26), de 2 de diciembre de 2009, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 26/Res.1022, 18 de enero de 2010; la Resolución A.1071(28), de 4 de diciembre de 2013, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 28/Res.1071, 5 de diciembre de 2013, y Resolución A.1118(30), de 6 de diciembre de 2017, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 30/Res.1118, 10 de enero de 2018.

²³²⁰ Informe de la Secretaría de la CNUCYD, 20 de agosto de 1982, TD/B/AC.34/6.

²³²¹ Resolución 43 (S-III), Flotas de libre matriculación, 6 de junio de 1981, TD/B/C.4/L.152.

²³²² Art. 2 del CNUCIB.

²³²³ Arts. 5.4, 6.1 y 6, y 11.3.b) del CNUCIB.

²³²⁴ Art. 6.2 – 4 del CNUCIB.

²³²⁵ Art. 6.7 del CNUCIB.

anteriores y de la obligación de garantizar que la regulación del sistema de propiedad de los buques sea suficiente para que el Estado de pabellón pudiera ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolaran su pabellón²³²⁶. No obstante, se permitía el registro de buques cuyos propietarios fueran sociedades que se hallaran fuera del Estado de pabellón, siempre y cuando contasen con un representante o administrador que fuera nacional o estuviera domiciliado en su territorio y se garantizara el cumplimiento de las obligaciones financieras derivadas de la explotación del buque a través de un seguro u otros medios equivalentes²³²⁷. Como se ha reiterado a lo largo de esta tesis, este convenio no ha llegado a entrar en vigor. Sin embargo, sus disposiciones sobre transparencia en materia de registro son únicas en la práctica convencional y habrían tenido un gran impacto en los registros de buques, siempre y cuando se hubieran aplicado efectivamente²³²⁸.

El primer estudio pormenorizado sobre las medidas que se podrían tomar para mejorar la transparencia en materia de propiedad y control de los buques fue abordado por la OCDE en 2003²³²⁹. Previamente, esta organización internacional había considerado que esta cuestión era necesaria para evitar que las organizaciones terroristas crearan sociedades pantalla en el ámbito marítimo, por lo que esta cuestión, aunque tiene un carácter transversal, se vincula fundamentalmente al mantenimiento de la seguridad internacional y a la prevención de la utilización de los buques registrados con fines terroristas²³³⁰. Con la intención de garantizar la disponibilidad de la información necesaria para las autoridades competentes y el mantenimiento de la confidencialidad de los datos, la OCDE abordó tres perspectivas para impedir el anonimato de los verdaderos propietarios de los buques: el incremento de la transparencia en las personas jurídicas a través de las cuales se lleva a cabo la actividad del buque, el incremento de la transparencia de la titularidad en los registros de buques y medidas de autoprotección de los gobiernos y de cooperación interestatal²³³¹.

²³²⁶ Arts. 8.2 y 10 del CNUCIB.

²³²⁷ Art. 10.2 y 3 del CNUCIB.

²³²⁸ Con posterioridad a la adopción del CNUCIB, tan solo se han incluido disposiciones relacionadas con la transparencia de los buques en el art. 18.3.c) del Acuerdo de Nueva York, que, como se ha explicado, solo obliga a los Estados de pabellón a establecer un registro de buques pesqueros autorizados para la pesca en alta mar y a otorgar acceso a la información contenida en él a los Estados directamente interesados que lo soliciten. Se trata de una obligación mucho más genérica que la contenida en el CNUCIB y que se justifica porque el principal centro de atención en sus disposiciones lo constituyen las actividades del buque en el marco de la lucha contra la pesca INDNR. Cabe tener en cuenta, a pesar de no tener su fundamento jurídico directo en un tratado, el ya comentado Registro mundial de buques de pesca, transporte y suministro de la FAO, que supone la iniciativa más importante sobre transparencia en el ámbito pesquero hasta la fecha.

²³²⁹ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, OECD, Paris, 2003.

²³³⁰ Vid. OECD, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, cit., párr. 75, y OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 3.

²³³¹ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párrs. 5 y 6.

En cuanto a las personas jurídicas, la OCDE reconoció que la creación de entramados societarios era el principal obstáculo para conocer la verdadera identidad de los verdaderos propietarios de los buques²³³². De hecho, anteriormente la OCDE había determinado que el principal mecanismo de opacidad en el registro de buques no se encontraba generalmente en el propio registro, sino en la laxitud de los requisitos para la identificación de los verdaderos propietarios, accionistas o participantes en las personas jurídicas relacionadas con el buque²³³³. Dada la extensión de estas prácticas, la OCDE se limitó a proponer que las autoridades estatales exigieran a la persona jurídica, al verdadero propietario o a la entidad que prestase servicios de asesoría a la persona jurídica que proporcionaran y mantuvieran actualizados los datos sobre la identidad de los verdaderos propietarios a lo largo de toda la vida de la sociedad o persona jurídica, o que sus intermediarios verificaran y llevaran un registro de tales datos, o bien que las autoridades iniciaran una investigación para determinar la identidad de los verdaderos propietarios cuando se sospechase que se estuviesen llevando a cabo actividades ilícitas o lo requiriesen otras autoridades nacionales o internacionales²³³⁴. Estas propuestas se podrían combinar, en función de las características de cada Estado²³³⁵. El objetivo de tales propuestas es que la información esté registrada y se ponga a disposición de las autoridades en el caso de que fuera necesario. Como se puede observar, se trata de mecanismos similares a los empleados en el ámbito bancario y tributario para evitar la proliferación de paraísos fiscales²³³⁶. Además, la OCDE propuso que se eliminaran o se introdujesen medidas para controlar las acciones al portador, que algunos Estados contemplaban en su legislación²³³⁷. De la misma forma, se propuso que se registrasen las entidades intermediarias y que se exigiera que estas tuvieran acceso a la identidad de los verdaderos propietarios²³³⁸. Desde entonces, algunos Estados han eliminado las acciones al portador, como Liberia, que reformó su legislación para prohibir y eliminar

²³³² Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párrs. 17 y 18.

²³³³ Vid. OECD, *Ownership and Control of Ships*, OECD, Paris, 2003, párrs. 82, 88 y 89.

²³³⁴ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 19.

²³³⁵ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párrs. 20 y 21.

²³³⁶ De hecho, en el propio informe se ponen en relación los dos ámbitos y se destaca el compromiso de distintos Estados y territorios de imponer medidas de transparencia e intercambio de información en el ámbito fiscal. Entre ellos, figuraban los siguientes Estados que ofrecen pabellones de conveniencia: Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Bahamas, Belice, Bermudas, Chipre, Gibraltar, Islas Caimán, Malta, Mauricio, Panamá, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, y Vanuatu. Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 22. En OECD, *Ownership and Control of Ships*, cit., párrs. 30 – 79, se puede encontrar una explicación de cada uno de los mecanismos empleados para establecer entramados societarios opacos.

²³³⁷ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 22.

²³³⁸ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 22.

esta modalidad en sus sociedades desde el 31 de mayo de 2018, incluso para las creadas con anterioridad a esa fecha²³³⁹.

Por lo que respecta a los registros de buques, se reconoció que no existían estándares o normas internacionales sobre los requisitos que debían cumplir los propietarios de los buques o sobre los datos que debían exigir las autoridades encargadas del registro de buques²³⁴⁰. Sin embargo, en un informe anterior se había publicado una lista de registros que podrían facilitar el anonimato de los propietarios de los buques, en la que figuraban Anguila, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Camboya, Chipre, Costa Rica, Dominica, Gibraltar, Honduras, Hong Kong, Isla de Man, Islas Caimán, Islas Marshall, Jamaica, Letonia, Liberia, Madeira, Malta, Mauricio, Panamá, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Seychelles, Singapur, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu, Yibuti²³⁴¹. Para evitar esta falta de transparencia y sus consecuencias, se debería exigir que se identificara a los verdaderos propietarios de los buques, incluso en el caso de que se utilicen servicios de intermediación²³⁴². Se recomendaba a todos los registros eliminar la garantía del anonimato de los propietarios que pudieran estar involucrados en actividades ilícitas, identificar debidamente a las personas físicas o jurídicas que pretendan inscribir buques en sus registros para garantizar su jurisdicción efectiva sobre los mismo, evitar registrar los buques cuyos propietarios tuvieran estrategias sofisticadas para ocultar su identidad, formar a su personal y destinar recursos para la identificación de los verdaderos propietarios de los buques, y asegurar que la información sobre los propietarios se encuentra a disposición de las autoridades y que no existen obstáculos para acceder a esos datos²³⁴³. En cuanto a los registros tradicionales, se recomendó especialmente que se garantizara que los territorios con un estatuto especial no se utilizaran para evitar el cumplimiento de los requisitos de registro²³⁴⁴. De igual modo, se recomendó a los registros abiertos que revisaran detalladamente las personas jurídicas extranjeras, especialmente las de aquellas jurisdicciones que promovieran el anonimato de sus verdaderos propietarios, para determinar su identidad; que impidieran el uso de acciones al portador y eliminaran o controlaran estrictamente el uso de intermediarios nominales en las estructuras de titularidad de los buques, y que exigieran que los propietarios

²³³⁹ *Vid. Act to amend provisions of the Business Corporation Act, Chapter 1, Associations Law of Liberia, Title 5, Liberian Code of Laws relating to bearer shares and to create a new section 5.15 relating to the custodialization of bearer shares, 18 April 2018.*

²³⁴⁰ *Vid. OECD, Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency, cit., párr. 25.*

²³⁴¹ *Vid. OECD, Ownership and Control of Ships, cit., Anexo B.*

²³⁴² *Vid. OECD, Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency, cit., párrs. 27 – 29.*

²³⁴³ *Vid. OECD, Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency, cit., párr. 29.*

²³⁴⁴ *Vid. OECD, Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency, cit., párr. 31.*

tuvieran una presencia suficiente en su territorio que asegurase la responsabilidad de los mismos²³⁴⁵.

Por último, la OCDE indicó que estas medidas surtirían efecto si un número suficiente de Estados las adoptase, pero, en el caso de que se mantuviera la opacidad en el registro de buques, los Estados tendrían que tomar medidas para responder a la amenaza que podría representar la utilización de un buque para actividades terroristas²³⁴⁶. Entre otras medidas, se proponía que los demás Estados presionaran a los Estados que no garantizaran la transparencia de sus sistemas de registro para que modificaran su política o levantaran el velo corporativo de todas sus personas jurídicas; que promovieran la transparencia en los registros sin comprometer su reputación entre los navieros, tomaran medidas contra los buques cuyos propietarios no estuvieran identificados adecuadamente o contra los buques que enarbolasen el pabellón de Estados que fomentasen o permitiesen el anonimato de los verdaderos propietarios, o restringieran excepcionalmente el acceso a sus puertos a los buques cuyos verdaderos propietarios se encontrasen debidamente identificados²³⁴⁷.

Dentro de la familia de las Naciones Unidas, la OMI también ha abogado por una mayor transparencia en las actividades marítimas. Entre otras iniciativas, ha introducido un sistema de registros sinópticos continuos sobre la actividad del buque, en el que se deben incluir los datos de los propietarios y de los fletadores del buque²³⁴⁸, y recomendado que los registros de buques implicados en un cambio de pabellón de un buque de navegación internacional compartan información sobre el cumplimiento del Derecho internacional público por parte del buque²³⁴⁹. Asimismo, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha instado a los Estados del pabellón que no tengan una administración marítima eficaz ni un marco jurídico apropiado a que establezcan o mejoren la infraestructura y la capacidad legislativa y de aplicación de la ley necesarias para asegurar el cumplimiento efectivo y la ejecución y aplicación de las obligaciones que les incumben con arreglo al derecho internacional, y, hasta entonces, a considerar la posibilidad de denegar a nuevos buques la autorización para enarbolar su pabellón, de suspender su matriculación o de no instituir un sistema de matrícula²³⁵⁰. Además, ha

²³⁴⁵ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 34.

²³⁴⁶ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párrs. 36 – 38.

²³⁴⁷ Vid. OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, cit., párr. 39.

²³⁴⁸ Regla XI-1/5 del Convenio SOLAS y Resolución A.959(23), de 5 de diciembre de 2003, Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC), A 23/Res.959, 4 de marzo de 2004.

²³⁴⁹ Circular MSC.1140 (2004), Transfer of Ships between States, MSC/Circ.1140, MEPC/Circ.424, Ref. T1/11.01, 20 December 2004.

²³⁵⁰ Resolución 73/124 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2018, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/73/124, 31 de diciembre de 2018, párr. 176, y Resolución 74/19 aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/74/19, 20 de diciembre de 2019, párr. 185.

recordado periódicamente que la responsabilidad principal por los buques corresponde a los Estados de pabellón, que debían aumentar la transparencia del régimen de propiedad de los buques y el seguimiento de las organizaciones autorizadas a realizar estudios y certificados en su nombre²³⁵¹.

Desde una perspectiva transversal, el GAFI publicó dos recomendaciones en materia de transparencia aplicables a los asuntos marítimos en el marco de sus estándares internacionales para combatir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo y la proliferación de 2012²³⁵². Se trata de estándares de transparencia en los que, para evitar el abuso de la personalidad jurídica para evitar el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, se considera necesario que las autoridades tengan acceso inmediato a la información sobre el propietario registral, el verdadero propietario, las fuentes de ingresos de la persona jurídica y sus actividades²³⁵³. Sin embargo, la OCDE ha determinado recientemente que el contenido de estas recomendaciones no se cumple en gran medida en los Estados de la OCDE²³⁵⁴, por lo que será necesario que los Estados y las Organizaciones Internacionales trabajen sobre posibles medidas para mejorar estos aspectos²³⁵⁵.

²³⁵¹ Resolución 73/124 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2018, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/73/124, 31 de diciembre de 2018, párr. 175, y Resolución 74/19 aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/74/19, 20 de diciembre de 2019, párr. 182.

²³⁵² FATF, *International Standards on Combating Money Laundering and the Financing of Terrorism & Proliferation – The FATF Recommendations*, FATF, Paris, 2012/2019, disponible en <https://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/recommendations/pdfs/FATF%20Recommendations%202012.pdf> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²³⁵³ Recomendación 24 del GAFI, Transparencia y beneficiario final de las personas jurídicas, disponible en <https://www.cfatf-gafic.org/es/documentos/gafi40-recomendaciones/430-fatf-recomendacion-24-transparencia-y-beneficiario-final-de-las-personas-juridicas> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020), en la que se recomienda la eliminación de las acciones al portador y otras formas de ocultación de la identidad de los propietarios y administradores de las sociedades, y Recomendación 25 del GAFI, Transparencia y beneficiario final de otras estructuras jurídicas, disponible en <https://www.cfatf-gafic.org/index.php/es/documentos/gafi40-recomendaciones/431-fatf-recomendacion-25-transparencia-y-beneficiario-final-de-otras-estructuras-juridicas> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020). Para una explicación práctica de diversas medidas que se podrían aplicar para dar cumplimiento a estas recomendaciones, *vid.* FATF, *FATF Guidance: Transparency and Beneficial Ownership*, FATF, Paris, 2014, disponible en <http://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/reports/Guidance-transparency-beneficial-ownership.pdf> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²³⁵⁴ OECD TRADE AND AGRICULTURE DIRECTORATE FISHERIES COMMITTEE, *Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: Where countries stand and where efforts should concentrate in the future*, TAD/FI(2017)16/FINAL OECD, Paris, 2018, pág. 43, disponible en [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=TAD/FI\(2017\)16/FINAL&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=TAD/FI(2017)16/FINAL&docLanguage=En) (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²³⁵⁵ En relación con la transparencia en el sector de la pesca, la *Environmental Justice Foundation* ha propuesto diez principios que deberían seguir los Estados: la adopción de un identificador único de los buques, la publicación de los datos de seguimiento de los buques, la publicación de las listas de licencias y autorizaciones de pesca, la publicación de las sanciones por delitos pesqueros; la prohibición de los transbordos de capturas entre buques en el mar, salvo si se realiza un seguimiento cuidadoso de los mismos; la creación de una base de datos digital de información sobre buques, la eliminación del uso de pabellones de conveniencia para los buques pesqueros, al publicación de la información sobre los verdaderos propietarios de los buques, la sanción de todas las personas involucradas en la pesca INDNR y

Recientemente, la OMI ha abordado una cuestión relacionada con el registro de buques y, particularmente, con los pabellones de conveniencia, que se ha agravado en los últimos años: el registro fraudulento de buques y otras prácticas ilícitas conexas. La principal práctica que engloba esta figura es el registro de uno o varios buques sin conocimiento por parte de la administración marítima competente²³⁵⁶. Evidentemente, estos casos se darán con mayor frecuencia en los registros privatizados o externalizados, como suele ocurrir frecuentemente con los registros de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, que son administrados y explotados por sociedades privadas en Estados distintos del Estado al que representan, al que se unen a través de un contrato mercantil, aunque muchos de los Estados que han comunicado casos de fraude ante la OMI no solo no están considerados como Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, sino que se trata de registros cerrados. Como se ha explicado, varios Estados (entre ellos, Sierra Leona y Tanzania) han experimentado dificultades para controlar adecuadamente las actividades de estas sociedades. El registro fraudulento de buques se consigue a través de diversos métodos, como el mantenimiento fáctico del pabellón una vez expirada o extinta la legítima matrícula del buque, el envío de documentación fraudulenta a la OMI por parte de sociedades de registro fraudulentas sin conocimiento por parte de la autoridad competente, o la manipulación del sistema de identificación automática para alterar la información sobre la identificación del buques o para transmitir los datos de un buque diferente (SIA o AIS, por sus siglas en inglés)²³⁵⁷. Estas tácticas dificultan el control efectivo de los buques por parte de su Estado de pabellón, ya que, en muchos casos, las autoridades estatales ignoran la existencia de esos buques y la naturaleza de sus actividades. Además, facilitan la realización de actividades ilícitas con esos buques, incluyendo la violación de las sanciones del Consejo de Seguridad.

En 2001, la OMI invitó a los gobiernos a revisar sus procedimientos de registro de buques para evitar la matriculación de buques con información falsa o imprecisa (buques fantasma) y situaciones de doble nacionalidad²³⁵⁸. Desde entonces, la cuestión del registro fraudulento de buques ha adquirido unas características particulares durante

la adopción de estándares internacionales que establezcan estándares claros para los buques pesqueros y el comercio de productos pesqueros. Esta información está disponible en <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Transparency-10-principles-final-1.pdf> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²³⁵⁶ IMO, *Registration of ships and fraudulent registration matters*, IMO, London, 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx> (fecha de última consulta: 26 de agosto de 2020).

²³⁵⁷ Buenas prácticas recomendadas para contribuir a combatir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, LEG.1/Circ.10, de 8 de mayo de 2019, disponible en <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG.1-Circ.10%20-%20Recommended%20Best%20Practices%20To%20Assist%20In%20Combating.pdf> (fecha de última consulta: 26 de agosto de 2020).

²³⁵⁸ Resolución A.923(22), de 29 de noviembre de 2001, Medidas para prevenir la inscripción de “buques fantasma”, A 22/Res.923, de 22 de enero de 2001, disponible en <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.923.pdf> (fecha de última consulta: 28 de agosto de 2020).

los últimos años, ya que la preocupación se centra en la existencia de entidades que expiden certificados de registro sin estar autorizadas para ello. Aunque el interés de la OMI sobre este fenómeno se haya intensificado en los últimos años, no se trata de una práctica sin precedentes. Por ejemplo, en 2001, las autoridades camboyanas negaron que el buque *East T. C.*, que había encallado frente a las costas francesas con mil migrantes kurdos que habían pagado por su transporte a bordo, estuviera inscrito en su registro, pese a que el buque tenía documentos, presuntamente falsificados, que demostraban su nacionalidad²³⁵⁹. De la misma forma, el *Rokya I*, un buque que enarbolaba el pabellón de Kiribati en el Golfo Pérsico antes de que se creara el registro internacional de Kiribati (y, por tanto, en contra de su legislación marítima), colisionó con el buque de guerra estadounidense *USS Campbell* en marzo de 2006 y, cuando las autoridades estadounidenses solicitaron información sobre el buque al supuesto Estado de pabellón, Kiribati declaró que el buque no figuraba en su registro²³⁶⁰.

A petición de la República Democrática del Congo, que había manifestado que 73 buques pesqueros enarbolaban su pabellón de forma fraudulenta y estaban involucrados en pesca INDNR, el registro fraudulento de buques se incluyó en los debates en 2017. Tanto Fiyi como Micronesia informaron de la existencia de 91 y 150 buques que enarbolaban su pabellón de forma fraudulenta, respectivamente²³⁶¹. Posteriormente, Maldivas, Nauru, Samoa, Tanzania y Vanuatu informaron de casos similares²³⁶². En algunos casos, casi un cuarto de los buques identificados estaban relacionados con el incumplimiento de las sanciones a Corea del Norte²³⁶³. En 2018, el Comité Jurídico de la OMI comenzó a estudiar esta cuestión, que necesitaría de una respuesta compleja que comprendería, además de medidas para evitar y reprimir la continuidad de tales prácticas, la publicación de información precisa sobre el estado y los formularios de los registros nacionales tanto para las autoridades nacionales como para los operadores privados, como los propietarios de los buques y las aseguradoras²³⁶⁴. Finalmente, se decidió introducir en el sistema de información de la OMI (el GISIS) una señal de la

²³⁵⁹ KYNE, P., “Cambodia denies link to smuggling ship”, *CNN*, 18 de febrero de 2001, disponible en <http://edition.cnn.com/2001/WORLD/asiapcf/southeast/02/18/cambodia.france.immigrants/> (fecha de última consulta: 10 de septiembre de 2020).

²³⁶⁰ *Vid.* “Kiribati New Flag of Convenience Ship Registry; Following Tuvalu Example”, *WikiLeaks*, 07SUVA169_a, 18 de marzo de 2007, disponible en https://wikileaks.org/plusd/cables/07SUVA169_a.html (fecha de última consulta: 21 de agosto de 2020)

²³⁶¹ IMO, *Legal Committee, 105th session, 23-25 April 2018*, IMO, London, 2018, disponible en <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-105th-session.aspx> (fecha de última consulta: 26 de agosto de 2020).

²³⁶² LEG 106/7, LEG 106/7/Add.1 y Circulares 3717, 3798, 3840 and 3855.

²³⁶³ Comunicado del Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón de 24 de febrero de 2018, disponible en https://www.mofa.go.jp/fp/nsp/page4e_000775.html (fecha de última consulta: 28 de agosto de 2020), y TRAINER, C., e IZEWICZ, P., “Unauthorized flags: a threat to the global maritime regime”, *Center for International Maritime Security*, 20 de julio de 2020, disponible en <http://cimsec.org/unauthorized-flags-a-threat-to-the-global-maritime-regime/44697> (fecha de última consulta: 28 de agosto de 2020).

²³⁶⁴ IMO, *Legal Committee, 105th session, 23-25 April 2018*, IMO, London, 2018, disponible en <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-105th-session.aspx> (fecha de última consulta: 26 de agosto de 2020).

verificación de la información sobre el buque en cuestión por su Estado de pabellón, así como puntos de contacto²³⁶⁵. Sin embargo, todavía no se ha dado una respuesta jurídica sobre el tratamiento que merecen estos buques, que, probablemente en todos los casos, debería ser el de los buques sin nacionalidad o asimilados a los buques sin nacionalidad.

En algunas de las modalidades de fraude de registro es posible establecer un vínculo con la corrupción, especialmente en los casos en los que las sociedades o entidades realizan registros falsos o expiden certificados de registro sin estar autorizadas para ello o una vez hubiera expirado el contrato con el gobierno en nombre del cual gestionan los servicios de registro. El marco jurídico-internacional en materia de corrupción incluye una definición de funcionario público muy amplia, ya que admite toda figura que desempeñe una función pública (concepto en el cual debería entenderse comprendida la actividad de registro de buques de un Estado, dado que su fundamento jurídico se encuentra en el mantenimiento del orden público en el mar), aunque se impone la limitación de que debe estar considerado como tal en la legislación del Estado parte en cada tratado²³⁶⁶. Este requisito introduce un elemento de relatividad en el concepto, por lo que la aplicabilidad de la regulación sobre corrupción en esta materia dependerá de la legislación interna de cada Estado implicado. Los tratados internacionales vigentes sobre esta materia imponen obligaciones a los Estados para la prevención y sanción de la corrupción en sus propios ordenamientos jurídicos, incluyendo, entre otros muchos comportamientos, la utilización de documentos falsos, el soborno a funcionarios públicos nacionales o extranjeros en el sector público o privado, la malversación en el sector público o privado, el tráfico de influencias, el abuso de funciones, el enriquecimiento ilícito y el blanqueo del producto resultante de estos delitos²³⁶⁷. De igual modo, en algunos tratados se contempla la responsabilidad de las personas físicas²³⁶⁸, y el Estado cuyo pabellón se atribuya ilícitamente ostentará la

²³⁶⁵ Resolución A.1142(31), de 4 de diciembre de 2019, Medidas para evitar la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, A 31/Res.1142, 10 de enero de 2020, disponible en <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/A%2031-Res.1142%20-%20Adopted%20on%204%20December%202019%20MEASURES%20TO%20PREVENT%20THE%20FRAUDULENT%20REGISTRATION.pdf> (fecha de última consulta: 26 de agosto de 2020).

²³⁶⁶ Art. 2.a) de la Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, hecha en Nueva York el 31 de octubre de 2003, y art. 1.a) del Convenio Penal sobre la Corrupción, hecho en Estrasburgo el 27 de enero de 1999. *Vid.* también la definición todavía más amplia del art. I de la Convención interamericana contra la corrupción, hecha en Caracas el 29 de marzo de 1996, y del art. 1.4.a) de la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, de 21 de noviembre de 1997.

²³⁶⁷ *V. gr.*, arts. 5, 12.3.e) y 15 – 23 de la Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, arts. VI, VII y IX de la Convención interamericana contra la corrupción, art. 1 de la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, arts. 2 – 15 del Convenio Penal sobre la Corrupción y arts. 4, 6, 8 y 11 de la Convención de la Unión Africana sobre la prevención y lucha contra la corrupción, hecha en Maputo el 11 de julio de 2003.

²³⁶⁸ Art. 26 de la Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, arts. 2 y 3.2 de la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, y art. 18 del Convenio Penal sobre la Corrupción. No obstante, como ha notado ALIJA, R. A., “Los tratados internacionales en materia de corrupción: una vía potencial para la persecución extraterritorial de violaciones graves de derechos humanos cometidas por empresas transnacionales”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 39, n.º. 1, 2020, págs. 17 y 18, en ninguno de los

jurisdicción sobre los delitos cometidos, ya que se cometen contra ese Estado y no se excluye el ejercicio de competencias penales de conformidad con el Derecho interno de un Estado parte²³⁶⁹. Además, se prevé un mecanismo de extradición similar al previsto en los tratados sobre terrorismo para abordar los actos de corrupción que pudieran tener lugar en el extranjero, como puede ocurrir en los casos en que las sociedades que ofrecen los servicios de registro de buques se encuentren en un Estado distinto a aquel en nombre del cual realizan sus actividades²³⁷⁰.

La posición de las empresas en Derecho internacional público, a pesar de gozar de un gran interés práctico y estar de plena actualidad, no se ha desarrollado en instrumentos de Derecho internacional de carácter vinculante, aunque se espera que en los próximos años se adopte un tratado sobre la responsabilidad de las empresas en el ámbito de los derechos humanos²³⁷¹, del que se ha publicado un segundo borrador²³⁷². Por tanto, no existen obligaciones de transparencia para las empresas en Derecho internacional público. Aunque se están desarrollando estándares de transparencia aplicables a las actividades marítimas, no se han plasmado en instrumentos jurídicos de carácter vinculante. Actualmente, a salvo de los tribunales de ámbito regional, no existen en Derecho del mar mecanismos judiciales que permitan que las personas

tratados sobre corrupción se indica qué criterio se debería utilizar para determinar la nacionalidad de las personas jurídicas.

²³⁶⁹ Art. 42.2.d) y 4 de la Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción y art. 13.1.d) de la Convención de la Unión Africana sobre la prevención y lucha contra la corrupción. Sin embargo, no ocurre lo mismo en el art. V de la Convención interamericana contra la corrupción, ni en el art. 4 de la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, ni en el art. 17.1 del Convenio Penal sobre la Corrupción, salvo en los casos en que la competencia derive del Derecho interno del Estado interesado.

²³⁷⁰ Art. 44 del Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, arts. XIII – XV de la Convención interamericana contra la corrupción, arts. 9 y 10 de la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, arts. 21 – 27 del Convenio Penal sobre la Corrupción y arts. 15 – 19 de la Convención de la Unión Africana sobre la prevención y lucha contra la corrupción. *Id.*, de igual forma, las disposiciones de los arts. 14.2, 32.3, 37.5 y 43 – 59 de la Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, sobre movimientos transfronterizos de efectivo y de títulos negociables, y la posibilidad de cooperar en las investigaciones y procedimientos civiles, penales y administrativos relacionados con la corrupción, incluyendo la realización de inspecciones e incautaciones preventivos; la identificación, localización y recuperación del producto del delito, y el testimonio o la declaración de personas.

²³⁷¹ *Id.* MÁRQUEZ, C., “La relaciones entre el Derecho internacional y la práctica interno en el ámbito de los derechos humanos y la responsabilidad de las empresas”, *Anuario Español de Derecho Internacional*, vol. 34, n.º. 1, 2018, págs. 708 y 723 – 727; PIGRAU, A., “Empresas multinacionales y derechos humanos: la doble vía del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas”, en MARULLO, M. C., y ZAMORA, F. J. (Coords.), *Empresas y derechos humanos: temas actuales*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2018, págs. 27 – 68, y OANTA, G. A., “Business and human rights in the legal-maritime scenario”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presents y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 561 – 591.

²³⁷² El segundo borrador del instrumento internacional jurídicamente vinculante sobre las empresas transnacionales y otras empresas con respecto a los derechos humanos, de 6 de octubre de 2020, se encuentra disponible en https://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/HRCouncil/WGTransCorp/Session6/OEIGWG_Chair-Rapporteur_second_revised_draft_LBI_on_TNCs_and_OBEs_with_respect_to_Human_Rights.pdf (fecha de última consulta: 21 de octubre de 2020).

jurídicas de carácter privado, aunque ejerzan funciones públicas, responden por su interferencia en el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones de Derecho internacional público de un Estado, ya que no tienen personalidad jurídica internacional. Por tanto, en el estado actual del Derecho internacional público, la posible responsabilidad de las empresas en relación con cuestiones de Derecho internacional público debe dirimirse ante los tribunales de los Estados²³⁷³.

²³⁷³ Las autoridades de Micronesia han iniciado un procedimiento penal ante sus órganos jurisdiccionales contra cuatro personas físicas (una de las cuales había desempeñado el cargo de secretario de Transporte, Comunicaciones e Infraestructuras de Micronesia) y la sociedad Jash International Maritime Law & Business Management (Unit of Ascent Navals Thailand / Micronesia International Ship Registry por los presuntos delitos de sustracción de propiedad gubernamental, blanqueo de dinero, posesión ilícita de propiedad gubernamental, incumplimiento de la legislación sobre registro de buques y tráfico de influencias, en función de los investigados. *Vid.* el comunicado de prensa del gobierno de Micronesia de 28 de abril de 2020, disponible en <https://gov.fm/index.php/component/content/article/35-pio-articles/news-and-updates/307-the-federated-states-of-micronesia-files-criminal-case-against-suniel-k-sharma-d-b-a-jash-international-maritime-law-business-management-unit-of-ascent-navals-thailand-a-k-a-micronesia-international-ship-registry-lukner-weilbacher-renwick-weilbacher-martin-jano?Itemid=177> (fecha de última consulta: 14 de septiembre de 2020). En el caso de Samoa, un antiguo funcionario del Ministerio de Obras, Transporte e Infraestructura se encontraba presuntamente involucrado en una sociedad que, a pesar de haberle sido retirada la condición de organización reconocida por el gobierno de Samoa, continuaba expidiendo certificados de registro en su nombre, por lo que se le abrió un expediente y fue expulsado del servicio por corrupción. *Vid.* “Cabinet endorses termination of Afamasaga”, *Samoa Observer*, 1 de noviembre de 2018, disponible en <https://www.samoobserver.ws/category/samoa/3258> (fecha de última consulta: 14 de septiembre de 2020), y “Samoa pleads Ascent Naval case to IMO”, *Safety at Sea*, 18 de octubre de 2018, disponible en <https://safetynetsea.net/news/2018/samoa-pleads-ascent-naval-case-to-imo/> (fecha de última consulta: 14 de septiembre de 2020).

SECCIÓN SEGUNDA.- Los pabellones de conveniencia y la pesca INDNR

INTRODUCCIÓN

Como se indicó en el segundo capítulo, hace décadas se constató la relación entre la pesca INDNR y los pabellones de conveniencia, como instrumentos idóneos para facilitar esta actividad. El aumento de este tipo de actividades coincidió con una situación de sobreexplotación de los recursos y de exceso de capacidad pesquera mundial, aunque la principal motivación para la utilización de pabellones de conveniencia en el ámbito de la pesca es similar a la del sector del transporte marítimo: la maximización de beneficios y la voluntad de evitar la aplicación de determinadas normas. En este contexto, los pabellones de conveniencia permitieron evitar las medidas de gestión y conservación de las poblaciones pesqueras adoptadas por los Estados o por las OROP. Dado que esta cuestión afecta a la sostenibilidad de la pesca, esta cuestión incide en el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 14. Aunque el fenómeno de los pabellones de conveniencia en este sector comparte una gran parte de las características estudiadas en la marina mercante, el riesgo para la sostenibilidad de los recursos pesqueros ha motivado estudios específicos e instrumentos e instituciones jurídico-internacionales particulares para abordar las cuestiones que plantean las actividades pesqueras realizadas con pabellones de conveniencia.

4.3.- La pesca INDNR y la incidencia de los pabellones de conveniencia

4.3.1.- Los pabellones de conveniencia como instrumento que favorece la pesca INDNR

El concepto de pesca INDNR es bien conocido en Derecho del mar. El término fue acuñado por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) en 1997²³⁷⁴. En la 23.^a reunión de la Comisión sobre Pesquerías de la FAO, celebrada en 1999, se declaró la necesidad de evitar, detener y eliminar la pesca INDNR llevada a cabo por buques que enarbolan pabellones de conveniencia. La preocupación por el impacto de la pesca INDNR ha aumentado considerablemente desde los años noventa del siglo pasado, cuando se aprobaron los primeros instrumentos jurídicos para su control específico. Los actores implicados en su regulación constataron en poco tiempo que los pabellones de conveniencia constituían una herramienta favorable al mantenimiento de este tipo de actividades ilícitas, tanto en la zona económica exclusiva como en alta mar. Efectivamente, los límites que establece el Derecho internacional público a la actuación de terceros Estados sobre los buques que

²³⁷⁴ Agenda de la Séptima Sesión del Comité Permanente sobre Observación e Inspección de la CCRVMA, Ítem I. Sobre la progresiva introducción de este concepto en los documentos de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la FAO y la OMI, *vid.* DOULMAN, D. J., *Global Overview of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and its Impacts on National and Regional Efforts to Sustainably Manage Fisheries: The Rationale for the Conclusion of the 2001 FAO International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, FAO, Roma, 2003, disponible en <http://www.fao.org/fishery/docs/document/Ec-OpenRegistries/doulman.pdf> (fecha de última consulta: 24 de octubre de 2020), y PALMA, M. A.; TSAMENYI, M. y EDESON, W., *Promoting Sustainable Fisheries: The International Legal and Policy Framework to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2010, págs. 25 – 34.

enarbolan su pabellón permiten que los armadores se beneficien de la pasividad de los Estados que no pueden o no tienen la voluntad de imponer un control estricto sobre sus buques pesqueros, ya que pueden incumplir (en muchas ocasiones, impunemente) las medidas de conservación y ordenación de los recursos pesqueros establecidas por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP).

La descripción de las modalidades de la pesca INDNR, como es sabido, se realiza en un instrumento de carácter voluntario: el párrafo 3 del Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobado por consenso por el Comité de Pesca de la FAO (COFI) el 2 de marzo de 2001. Comprende las actividades pesqueras que contravengan la legislación de los Estados ribereños o las medidas de conservación y ordenación de las OROP por parte de buques que enarbolan el pabellón de sus Estados miembros (pesca ilegal), las actividades pesqueras no declaradas o declaradas de modo inexacto en contravención de la normativa de los Estados o de las OROP (pesca no declarada), y las actividades pesqueras realizadas en contravención de las medidas de conservación y ordenación de las OROP por parte de entidades pesqueras o embarcaciones sin nacionalidad o que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de la OROP, o en zonas en las que no existen medidas de conservación o aplicación, si se realizan en contravención del deber de conservación de los recursos marinos vivos (pesca no reglamentada)²³⁷⁵.

La Unión Europea ha adoptado estas modalidades con una redacción prácticamente idéntica en el artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1936/2001 y (CE) n.º 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 1093/94 y (CE) n.º 1447/1999²³⁷⁶, que le confiere valor vinculante en todos los Estados miembros. Además, en el artículo 3.1 del mismo reglamento se establecen doce casos en los que se presupondrá que un buque pesquero está involucrado en pesca INDNR, lo cual facilita la aplicación de las disposiciones del reglamento.

²³⁷⁵ Para un análisis pormenorizado de cada una de las modalidades, *vid.* THEILENS, J. T., “What’s in a Name: The Illegality of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 23, n.º. 3, 2013, págs. 533 – 550, y, para una crítica de esta clasificación, SERDY, A., *The New Entrants Problem in International Fisheries Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2016, págs. 141 – 176; VAN DER MAREL, E. R., “Problems and Progress in Combating IUU Fishing”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 292 – 298.

²³⁷⁶ DOCE L 286, de 29 de octubre de 2008, p. 1. Previamente, se hacía alusión a esta clasificación en el párr. C de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), de 15 de febrero de 2007, DOCE C 287 E/502. Para un análisis de este Reglamento, *vid.* TSAMENYI, M.; PALMA, M. A.; MILLIGAN, B., y MFODWO, K., “The European Council Regulation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An International Fisheries Law Perspective”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 25, n.º. 1, 2010, págs. 5 – 32.

Entre las circunstancias cuya concurrencia hace presumir que el buque estaba realizando pesca INDNR, se encuentran determinados incumplimientos relacionados con la normativa de los Estados o de las OROP (ausencia de licencia, autorización o permiso válido; defectos en el registro o la comunicación de las capturas, pesca en zonas de veda o sujetas a moratoria, utilización de artes prohibidos, etc.), pero también causas vinculadas al pabellón del buque. Así, el avistamiento de buques de partes no contratantes realizando actividades pesqueras en las áreas reglamentadas o transbordando capturas supondrá la presunción de que su actuación menoscaba la eficacia de las medidas de conservación y ordenación de la OROP²³⁷⁷. Si el buque, infringiendo las medidas de conservación y ordenación aplicables en la zona donde estuviera llevando a cabo sus actividades, hubiera falsificado o disimulado sus marcas, su identidad o su matrícula, o careciera de nacionalidad, se consideraría que el buque está involucrado en pesca INDNR o, al menos, habría cometido una infracción grave de las medidas de conservación y ordenación frente a la pesca INDNR²³⁷⁸. De esta forma, se reconoce la importancia del pabellón como instrumento facilitador de la pesca INDNR, ya que, tanto por la regulación específica de los Estados de pabellón como, en ocasiones, las consecuencias de la aplicación de la regla de *pacta tertiis*, puede obstaculizar e incluso impedir la aplicación de los instrumentos de Derecho internacional público contra la pesca INDNR. En el caso de que se presuma que un buque participa en pesca INDNR, la Comisión presentará al Estado de abanderamiento de ese buque una solicitud oficial de investigación de los hechos para que adopte las medidas necesarias; comunique los resultados de su investigación y, en su caso, de las medidas coercitivas adoptadas, y advierta al armador u operador del buque de los

²³⁷⁷ Párr. 4 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016), párr. 49 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO, art. 38.3 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, párr. 1 de la Recomendación 18-08 de la CICA A sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; párr. 3.h) de la Resolución C-15-01 de la CIAT, Enmienda a la Resolución C-05-07 para establecer una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el océano Pacífico oriental, y párr. 1 de la Recomendación GFCM/33/2009/8 de la CGPM sobre el establecimiento de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca INDNR en el área de aplicación de la CGPM, por la que se deroga la Recomendación GFCM/30/2006/4. En la CICA A la presunción es *iuris tantum*, de conformidad con el párr. 4 de la Recomendación 18-08 de la CICA A sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. En SIOFA, la presunción contenida en el párr. 5 de la Medida de Conservación y Ordenación 2018/06 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre la inclusión en la lista de buques INDNR (Lista de Buques INDNR), es mucho más amplia, ya que no prejuzga el pabellón de los buques e incluye a los buques que estuvieran pescando, transbordando capturas o realizando otras operaciones en el área del Acuerdo que hubieran falsificado u ocultado sus marcas, identidad o pabellón.

²³⁷⁸ Art. 3.1.f) y l) del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, art. 29.k) del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, párr. 1.1.h) del Anexo 1 de la Recomendación 16-05 de la CICA A que reemplaza la Recomendación 13-04 y establece un Plan Plurianual de Recuperación del Pez Espada Mediterráneo; párr. 1.1.h) del Anexo 7 de la Recomendación 19-04 de la CICA A por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo; párr. 37.h) de la Medida de Conservación y Ordenación 2006-08 de la WCPFC, Procedimientos de Abordaje e Inspección de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central, y párr. 41.h) de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/14 de SIOFA para los Procedimientos de Abordaje e Inspección en Alta Mar para el Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (Procedimientos de Abordaje e Inspección en Alta Mar).

motivos y de las consecuencias de la inclusión del buque en la lista comunitaria de buques de pesca INDNR²³⁷⁹.

Los pabellones de conveniencia en el sector pesquero suscitan los mismos problemas laborales, medioambientales y de seguridad que en las demás actividades marítimas²³⁸⁰. Al igual que en el caso de la marina mercante, esta práctica no está prohibida expresamente por el Derecho internacional²³⁸¹. Sin embargo, el tratamiento separado de los pabellones de conveniencia en relación con la pesca INDNR se justifica tanto por la tradicional separación en la regulación de las actividades de la marina mercante del de la pesca, así como por el desarrollo alcanzado por la regulación de la pesca INDNR en Derecho internacional. A la ventaja competitiva que supone la utilización de pabellones de conveniencia habría que sumarle el agotamiento de recursos marinos vivos derivados de la sobrepesca y el riesgo que supone para el equilibrio de las poblaciones de peces, especialmente en alta mar y frente a las costas de países con escasos medios de control de la pesca en sus ZEE²³⁸². En alta mar, la justicia en la distribución de cuotas pesqueras en las OROP para los nuevos participantes es

²³⁷⁹ Art. 26.2 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008. De conformidad con el art. 27.6.b) de este Reglamento, entre las medidas que puede adoptar el Estado de pabellón con respecto a los buques que figuran en la lista comunitaria se encuentra la anulación de su matrícula o de sus licencias de pesca.

²³⁸⁰ Algunos de los beneficios del registro en Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como la ausencia de limitación de edad, beneficios fiscales, bajo coste del registro, procedimiento fácil y rápido, requisitos flexibles de nacionalidad de la tripulación y posibilidad de fletamento a casco desnudo, se encuentran en SWAN, J., “Embarcaciones pesqueras que operan bajo registros abiertos y el ejercicio de las responsabilidades del Estado del pabellón: información y opciones”, en FAO, *Informe de la Consulta de Expertos Sobre Embarcaciones Pesqueras que Operan Bajo Registros Abiertos y su Impacto en la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada*, Miami, Florida, Estados Unidos, 23-25 de septiembre de 2003, Informe de Pesca n.º. 722, FAO, Roma, 2004, apéndice 9. Sobre los aspectos laborales y de Seguridad Social de los trabajadores de estos buques pesqueros, vid. CARRIL, X. M., *La pesca pirata: Un estudio jurídico desde la perspectiva del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Atelier, Barcelona, 2019, págs. 87 – 204, y, con una perspectiva económica más general, STILES, M. L.; KAGAN, A.; SHAFTEL, E., y LOWELL, B., *Stolen Food – The Impact of Pirate Fishing on Our Oceans*, Oceana, Washington, DC, 2013, disponible en https://oceana.org/sites/default/files/reports/Oceana_StolenSeafood.pdf (fecha de última consulta: 12 de junio de 2020).

²³⁸¹ Vid. OECD, *Fish Piracy: Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, OECD, Paris, 2004, pág. 287, donde se indica que es necesaria una sentencia de un tribunal internacional donde se aclare que la concesión de pabellones de conveniencia a buques pesqueros es antijurídica por su incompatibilidad con la responsabilidad de los Estados de pabellón.

²³⁸² Vid., v. gr. SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar (Cursos Euromediterráneos Bancaja de Derecho Internacional, vol. II)*, Aranzadi / Centro Internacional Bancaja para la Paz y el Desarrollo, Valencia, 1998, pág. 510; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 53 y 56; DE SOMBRE, E., “Fishing under Flags of Convenience: Using Market Power to Increase Participation in International Regulation”, *Global Environmental Politics*, vol. 5, n.º. 4, 2005, pág. 73; CHEN, C., *Fisheries Subsidies under International Law*, Springer, Heidelberg / Dordrecht / London / New York, 2010, pág. 20; SOBRINO, J. M., “Hacia una pesca responsable y sostenible: el papel de las empresas mixtas pesqueras”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, pág. 483, y, en relación con el impacto de la pesca INDNR en los países del occidente de África en DOUMBOUYA, A., *et al.*, “Assessing the Effectiveness of Monitoring Control and Surveillance of Illegal Fishing: The Case of West Africa”, *Frontiers in Marine Science*, vol. 4, n.º. 1, 2017, págs. 1 – 10.

fundamental para fomentar su adhesión y evitar que realicen pesca no reglamentada²³⁸³. Además, recientemente, la pesca INDNR se ha considerado como una actividad ilícita conectada con la delincuencia organizada transnacional y se ha planteado la necesidad de tomar medidas en relación con los delitos cometidos para facilitar la pesca INDNR en sí misma o en conexión con estas actividades, como los sobornos o la falsificación documental, así como en relación con otras actividades ilícitas graves, como el tráfico de drogas o el tráfico de personas, y, en particular, sobre las personas implicadas en tales delitos²³⁸⁴. Por último, al igual que en otras actividades marítimas, la pesca INDNR también proporciona oportunidades para las infracciones y delitos fiscales,

²³⁸³ Vid. MOLENAAR, E. J., “Regional Fisheries Management Organizations: Issues of Participation, Allocation and Unregulated Fishing”, en OUDE ELFERINK, A. G., y ROTHWELL, D. R. (Eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004, págs. 71 y 72.

²³⁸⁴ Sobre este aspecto en particular, *vid.*, v. gr., HAYMAN G., y BRACK, G., *International Environmental Crime: The Nature and Control of Environmental Black Markets*, Report of the Royal Institute of International Affairs experts workshop of the same name, London, 2002, págs. 9 – 11, disponible en https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Energy.%20Environment%20and%20Development/environmental_crime_background_paper.pdf (fecha de última consulta: 16 de septiembre de 2020); PALMA, M. A.; TSAMENYI, M. y EDESON, W., *op. cit.*, págs. 260 – 263; LIDDICK, D., “The dimensions of a transnational crime problem: the case of IUU fishing”, *Trends in Organized Crime*, vol. 17, n.º. 4, 2014, págs. 290 – 312; TELESETSKY, A., “Laundering Fish in the Global Undercurrents: Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Transnational Organized Crime”, *Ecology Law Quarterly*, vol. 41, n.º. 4, 2014, págs. 939 – 998; DE CONING, E., y WITBOOI, E., “Towards a new ‘fisheries crime’ paradigm: South Africa as an illustrative example”, *Marine Policy*, vol. 60, n.º. 1, 2015, págs. 208 – 215; CADDELL, R.; LELOUDAS, G., y SOYER, B., “Emerging Regulatory Responses to IUU Fishing”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 408 – 419, y BARNES, R., y ROSELLO, M., “Fisheries and maritime security: understanding and enhancing the connection”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, pág. 73. Desde una perspectiva más general, *vid.* también DE CONING, E., y STØLSVIK, G., “Combating Organised Crime at Sea: What Role for the United Nations Office on Drugs and Crime?”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 28, n.º. 1, 2013, págs. 189 – 204, y OANTA, G. A., “Illegal Fishing as a Criminal Act at Sea”, en PAPANASTAVRIDIS, E. D., y TRAPP, K. N. (Eds.), *La criminalité en mer / Crimes at Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2014, págs. 149 – 197. La Asamblea General pidió a los Estados estudiar la vinculación entre la delincuencia organizada internacional y la pesca INDNR en su Resolución 63/112 aprobada el 5 de diciembre de 2008, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/63/112, de 24 de febrero de 2009, párr. 59; Resolución 67/79 aprobada el 11 de diciembre de 2012, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/67/79, de 30 de abril de 2013, párr. 68, y Resolución 68/71 aprobada el 9 de diciembre de 2013, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/68/71, de 25 de febrero de 2014, párr. 72.

especialmente en combinación con la utilización de sociedades *offshore* y pabellones de conveniencia²³⁸⁵.

Aunque muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia lo hacen por motivos económicos, se ha demostrado que, en los casos de Estados en transición después de conflictos, como Camboya o Sierra Leona, esta actividad tiene como consecuencia la destrucción de la pesca artesanal y de baja altura y conlleva el riesgo de sanciones de importación de pescado procedentes de las OROP, incluso si el Estado no es miembro de ninguna de ellas²³⁸⁶. De hecho, la pérdida de oportunidades de pesca tradicional en algunos Estados se ha vinculado con el incremento de los casos de piratería en la primera década del siglo XXI²³⁸⁷. Como caso excepcional, para intentar evitar la pesca INDNR realizada por buques que enarbolaban su pabellón, Sierra Leona cerró su registro a los buques pesqueros extranjeros²³⁸⁸.

Los antecedentes de la utilización de pabellones extranjeros en el ámbito pesquero, como se ha indicado, son muy antiguos. Para evitar las restricciones a la pesca, en el seno de la Comunidad Económica Europea, muchos armadores españoles (algunos de ellos, antes de la adhesión) constituyeron sociedades mixtas en el Reino Unido y utilizaron su pabellón para poder beneficiarse de las cuotas de pesca asignadas a ese Estado, en el fenómeno conocido como *quota hopping*, que motivó la aprobación de la nueva legislación sobre registro de buques en la *Merchant Shipping Act* de 1988 que dio origen a los asuntos *Factortame*, que ya han sido estudiados en la primera parte de este trabajo²³⁸⁹. Sin embargo, la constatación de la utilización de pabellones de conveniencia en los buques pesqueros se produjo a partir de los años ochenta,

²³⁸⁵ OECD, *Evading the Net: Tax Crime in the Fisheries Sector*, OECD, Paris, 2013, págs. 31 y 37, disponible en <http://www.oecd.org/ctp/crime/evading-the-net-tax-crime-fisheries-sector.pdf> (fecha de última consulta: 30 de septiembre de 2020).

²³⁸⁶ Vid. SCHMIDT, C. C., “Economic Drivers of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 20, n.º. 3 y 4, 2005, págs. 479 – 507; LE GALLIC, B., y COX, A., “An economic analysis of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing: Key drivers and possible solutions”, *Marine Policy*, vol. 30, n.º. 6, 2006, págs. 689 – 695; SODIK, D. M., “Analysis of IUU Fishing in Indonesia and the Indonesian Legal Framework Reform for Monitoring, Control and Surveillance of Fishing Vessels”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 24, n.º. 1, 2009, pág. 68 – 76; CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, en MICHALOWSKI, S. (Ed.), *Corporate Accountability in the Context of Transitional Justice*, Routledge, Abingdon, 2013, págs. 229 y 235 – 241, y LIDDICK, D., *op. cit.*, págs. 300 y 301. Vid. también el párr. 87 del caso del *Juno Trader* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea-Bissau), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports 2004*, p. 17, en el que Guinea-Bissau reconoció que la pesca INDNR ha producido un agotamiento de los recursos pesqueros de su ZEE.

²³⁸⁷ Vid. LIDDICK, D., *op. cit.*, pág. 296.

²³⁸⁸ “Sierra ends flag of convenience for fishing vessels”, *Reuters*, 28 de octubre de 2010, disponible en <https://www.reuters.com/article/us-sierraleone-fishing/sierra-ends-flag-of-convenience-for-fishing-vessels-idUSTRE69R4MW20101028> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020).

²³⁸⁹ Sobre la práctica de *quota hopping*, vid. BILLÓN, M., “El conflicto pesquero hispano británico en el marco de la política común de pesca”, *Economía Agraria*, vol. 180, n.º. 2, 1997, pág. 225 – 262; HATCHER, A.; FRERE, J.; PASCOE, S., y ROBINSON, K., ““Quota-hopping” and the foreign ownership of UK fishing vessels”, *Marine Policy*, vol. 26, n.º. 1, 2002, págs. 1 – 11, y DOMÍNGUEZ, M.; FREJEIRO, A. B., y VARELA, M., “El caso quota hopping en el contexto de la política pesquera común”, *Economía Agraria y Recursos Naturales*, vol. 2, n.º. 2, 2002, págs. 133 – 151.

coincidiendo con la reducción espacial de la alta mar y la mayor preocupación por la conservación de los recursos marinos vivos. Por ejemplo, cuando se aprobó en los Estados Unidos la *Marine Mammal Protection Act*, de 21 de octubre de 1972, en la que se prohibía la muerte de delfines durante la pesca del atún, decenas de armadores abanderaron sus buques en Estados que no tuvieran regulaciones sobre los daños a los delfines para continuar con su actividad sin aplicar las restricciones que imponía esa ley²³⁹⁰.

En la Organización de Pesca del Atlántico Noroccidental (OPANO o NAFO, por sus siglas en inglés), se empezó a detectar el problema de los buques que faenaban en sus aguas bajo pabellón de conveniencia en la década de los ochenta²³⁹¹, aunque en otras OROP este problema se remonta a los años sesenta²³⁹². La utilización de pabellones de conveniencia en las OROP responde generalmente a la restricción del acceso libre a las pesquerías a través de la imposición de cuotas o a otras formas de regulación y conservación de las mismas, así como al exceso de capacidad de la flota pesquera²³⁹³. No obstante, también se ha propuesto que la caída de la Unión Soviética y la transición de sus antiguas repúblicas hacia el capitalismo también hicieron que se

²³⁹⁰ Vid. DE SOMBRE, E., “Fishing under Flags of Convenience: Using Market Power to Increase Participation in International Regulation”, *cit.*, pág. 75.

²³⁹¹ *Ibid.*, pág. 77.

²³⁹² FAO, *Second Meeting of the Technical Advisory Committee of the FAO Project Management of Tuna Fishing Capacity: Conservation and Socio-Economic, 15-18 March 2004, Madrid, Spain*, Roma, 2005, pág. 161.

²³⁹³ Sobre el impacto del exceso de capacidad en la pesca INDNR, *vid.* LODGE, M. W., y NANDAN, S. N., “Some Suggestions Towards Better Implementation of the United Nations Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks of 1995”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 20, n.º. 3-4, 2005, págs. 363 y 364, y DEPYPERE, S., “Ocean Governance for Sustainable Fisheries”, en NORDQUIST, M. H.; MOORE, J. N., y LONG, R. (Eds.), *Legal Order in the World’s Oceans: UN Convention on the Law of the Sea*, Brill, Leiden, 2017, pág. 374. Estas mismas consideraciones parecen estar presentes en el Reglamento (CE) n.º. 2792/1999 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, DOCE L 337, de 30 de diciembre de 1999, págs. 10 – 28, en cuyo art. 7.3.b) se establecían limitaciones a la posibilidad de paralizar definitivamente las actividades pesqueras de los buques para el control de capacidad de la flota de los Estados miembros a través de su traspaso a un tercer país. Esta opción se condicionaba a la garantía de que no se vulneraría el Derecho internacional, en particular en relación con las normas de conservación y gestión de los recursos del mar u otros objetivos de la política pesquera común y con las condiciones de trabajo de los pescadores; a que el tercer país no fuera un país candidato a la adhesión (por aquel entonces, ya habían comenzado las negociaciones para la adhesión de Chipre y Malta), y a que el traspaso supusiera una reducción del esfuerzo pesquero respecto de los recursos previamente explotados por el buque traspasado, salvo si el buque hubiera perdido posibilidades de pesca en el marco de un acuerdo pesquero. En el art. 23.1 del Reglamento (CE) n.º. 1198/2006 del Consejo, de 27 de julio de 2006, relativo al Fondo Europeo de Pesca, DOCE L 223, de 15 de agosto de 2006, págs. 1 – 44, y en el art. 34.1 del Reglamento (UE) n.º. 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º. 2328/2003, (CE) n.º. 861/2006, (CE) n.º. 1198/2006 y (CE) n.º. 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) n.º. 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, DOUE L 149, de 20 de mayo de 2014, págs. 1 – 66, no estaba contemplado el traspaso de los buques que enarbolan el pabellón comunitario a terceros Estados, por lo que se habían descartado las ayudas comunitarias para los cambios de pabellón hacia terceros Estados, evitando el traspaso fraudulento de capacidad pesquera.

incrementara el número de buques pesqueros que utilizaban pabellones de conveniencia²³⁹⁴.

En los últimos años, al igual que ocurría en siglos anteriores, algunas políticas que restringen las oportunidades de pesca en determinados caladeros tienen como efecto colateral el incremento de los abanderamientos en Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. Así, se ha señalado que las cláusulas de exclusividad que figuran en los acuerdos de cooperación para la pesca sostenible, que impiden que las flotas de los Estados miembros accedan a los caladeros de los Estados con los que existe un acuerdo en vigor a través de arreglos privados²³⁹⁵, incluso en régimen de fletamento²³⁹⁶, favorecen la transferencia de los buques a pabellones de terceros Estados cuando los protocolos de pesca expiran y no se negocian otros que los sustituyan por un largo período de tiempo, ya que es la única posibilidad de mantener la pesca en esos caladeros²³⁹⁷. La Unión Europea ha decidido reforzar el control de las operaciones sobre los buques que realizan este tipo de actividades, prohibiendo a los Estados miembros que concedan autorizaciones de pesca a los buques que, en los cinco años anteriores a la solicitud, hubieran cambiado su pabellón por el de un tercer Estado y hubieran regresado al registro de algún Estado miembro, a menos que comprobasen que el buque no realizó pesca INDNR ni operó en aguas de un tercer Estado identificado como país que autoriza la pesca no sostenible²³⁹⁸ o no cooperante en la lucha contra la pesca INDNR²³⁹⁹.

²³⁹⁴ Vid. CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, págs. 242 – 243.

²³⁹⁵ Esta disposición figura, con carácter general, en el art. 31.5 del Reglamento (UE) n.º. 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, por lo que se modifican los Reglamentos (CE) n.º. 1954/2003 y (CE) n.º. 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º. 2371/20002 y (CE) n.º. 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo, *DOUE* L 354, de 28 de diciembre de 2013, págs. 22 – 61. Recuérdese que, precisamente en relación con la responsabilidad derivada de estos acuerdos, el TIDM emitió el Dictamen solicitado por la Comisión Subregional de Pesquerías. *Vid.* especialmente sus párrs. 145 y 148. Sobre la responsabilidad de las organizaciones internacionales con competencia en materia pesquera y la relevancia de este Dictamen, *vid.* TUERK, H., “Liability of international organisations for illegal, unreported and unregulated fishing”, *Indian Journal of International Law*, vol. 55, n.º. 2, 2015, págs. 161 – 176, y SCHATZ, V. J., “Fishing for Interpretation: The ITLOS Advisory Opinion on Flag State Responsibility for Illegal Fishing in the EEZ”, *Ocean Development and International Law*, vol. 47, n.º. 4, 2016, págs. 327 – 345.

²³⁹⁶ Art. 26.1 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo.

²³⁹⁷ *Vid.* TEJO, C., “La insuficiente regulación de los acuerdos pesqueros durmientes en el Reglamento (UE) 2017/2403 sobre la gestión sostenible de las flotas exteriores”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 59, n.º. 1, 2018, pág. 204. Sobre estas cláusulas, *vid.* también CASADO, R., « La dimension internationale de la compétence de l’Union européenne en matière de pêche », en CRAWFORD, J.; KOROMA, A. G.; MAHMOUDI, S., y PELLET, A. (Eds.), *The International Legal Order: Current Needs and Possible Responses – Essays in Honour of Djamchid Momtaz*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 306 y 307.

²³⁹⁸ Esta figura se regula en el Reglamento (UE) n.º. 1026/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y, hasta la fecha, solo se ha utilizado en el caso de las Islas Feroe en 2013.

²³⁹⁹ Art. 6 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 1006/2008 del Consejo, *DOUE* L 347, de 28 de diciembre de 2017, págs. 81 – 104.

En general, los pabellones de conveniencia utilizados en pesca INDNR son los mismos que en la marina mercante, y así se ha hecho constar en varios informes²⁴⁰⁰. Sin embargo, existen Estados y territorios distintos de los de la lista de la ITF que se han considerado como pabellones de conveniencia en el sector pesquero, debido a su vinculación con la pesca INDNR, como Hong Kong, Islas Cook, Isla de Man, Mauritania, Marruecos, Samoa, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Togo y Tuvalu²⁴⁰¹. De conformidad con la información remitida a la FAO en 2002, algunos de estos Estados (Antigua y Barbuda, Barbados, Bermudas, Hong Kong, Liberia y Singapur) habían dejado de matricular buques pesqueros, pero mantenían los que habían sido inscritos en sus registros con anterioridad al 31 de diciembre de 2001²⁴⁰². El concepto más amplio de pabellones de incumplimiento²⁴⁰³ permite englobar tanto a los pabellones de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia cuyos buques realizan pesca INDNR como los pabellones de otros Estados cuyas flotas nacionales también ponen en riesgo la efectividad de las medidas de conservación y ordenación adoptadas internacionalmente, como los de China²⁴⁰⁴, Corea del Sur²⁴⁰⁵ y Taiwán²⁴⁰⁶. Este

²⁴⁰⁰ Vid., v. gr., SWAN, J., “Embarcaciones pesqueras que operan bajo registros abiertos y el ejercicio de las responsabilidades del Estado del pabellón: información y opciones”, *cit.*, apéndice F, y NORTH ATLANTIC FISHERIES INTELLIGENCE GROUP e INTERPOL, *Chasing Red Herrings: Flags of Convenience and the Impact on Fisheries Crime Law Enforcement*, Nordisk Ministerråd, København, 2018, págs. 30, 31, 64 y 65, disponible en <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1253427/FULLTEXT01.pdf> (fecha de última consulta: 11 de junio de 2020). Para un estudio cuantitativo, *vid.* MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, págs. 204 – 211.

²⁴⁰¹ Vid. SWAN, J., “Embarcaciones pesqueras que operan bajo registros abiertos y el ejercicio de las responsabilidades del Estado del pabellón: información y opciones”, *cit.*, apéndices 1 y 5, y BAZ, L., “La problemática del trabajo en la mar, un enfoque global”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, pág. 311, nota 781. Nótese que algunos de los registros aparecían antiguamente en la lista de pabellones de conveniencia de la ITF. De la misma forma, se ha empezado a utilizar el pabellón de otros Estados, como el de Nigeria, para la pesca INDNR. *Vid.* Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 2770/2019, de 17 de mayo de 2019, ECLI:ES:AN:2019:2770. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la tendencia en la utilización de determinados pabellones cambia con relativa rapidez, ya que, como indicaron los representantes del gobierno australiano en su presentación *Update on CCAMLR, and examination of trends and capacity in IUU fishing in the Ocean and beyond*, en el Taller sobre PESCA INDNR celebrado en Ciudad del Cabo del 24 al 27 de julio de 2017, disponible en <https://www.ccamlr.org/es/system/files/Day%201%20-%20Session%201%20-%20Trends%20and%20Capacity%20Southern%20Ocean%20IUU%20-%20Bonney%20Webb.pdf> (fecha de última consulta: 27 de septiembre de 2020), tras la publicación de la primera lista de buques INDNR de la CCRVMA en 2002, muchos buques fueron transferidos a pabellones africanos en los tres años siguientes (por ejemplo, Guinea Ecuatorial, Namibia, Nigeria, Seychelles, Sierra Leona, Tanzania y Togo) y posteriormente, cuando los Estados africanos comenzaron a actuar frente a sus actividades, a pabellones asiáticos, como Camboya, Corea del Norte o Mongolia.

²⁴⁰² Vid. SWAN, J., *Fishing Vessels Operating under Open Registers and the Exercise of Flag State Responsibilities – Information and Options*, FAO Fisheries Circular No. 980 FIPP/C980, FAO, Roma, 2002, disponible en <http://www.fao.org/3/y3824e/y3824e00.htm#Contents> (fecha de última consulta: 3 de junio de 2020).

²⁴⁰³ Este término se utilizó por primera vez en la Resolución 19/XXI, *Banderas de incumplimiento*, 2002, de la CCRVMA, disponible en <http://archive.ccamlr.org/pu/S/cds/s-res-19-xxi.pdf> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020).

²⁴⁰⁴ Vid. HUIHUI, S., y SHUOLIN, H., “China’s policies and practice on combatting IUU in distant water fisheries”, *Aquaculture and Fisheries*, vol. 5, n.º. 4, 2020, pág. 3 (en prensa).

concepto es similar al de buque deficiente, en el sentido de que se trata de buques que no cumplen con los estándares internacionales establecidos en un determinado ámbito normativo y de que centra la regulación en el ejercicio de control y jurisdicción efectivos por parte del Estado de pabellón²⁴⁰⁷. Sin embargo, se suele utilizar indistintamente esta denominación junto con la de “pabellón de conveniencia”, por lo que, a lo largo de esta sección, utilizaremos esta última.

En cuanto a la identificación de los pabellones de conveniencia en el ámbito de la pesca, doce OROP han publicado listas de buques que realizan actividades de pesca INDNR, y algunas de ellas llevan haciéndolo desde los años noventa²⁴⁰⁸. De manera

²⁴⁰⁵ Como se indicará después, la Unión Europea preidentificó a Corea del Sur como Estado no cooperante en materia de lucha contra la pesca INDNR a través de la Decisión de la Comisión, de 26 de noviembre de 2013, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 346/26*, de 27 de noviembre de 2013. Además, el Servicio Nacional de Pesca Marina de los Estados Unidos publicó un informe en el que se identificaba a Ecuador, México, Rusia y Corea del Sur como Estados que permiten la pesca INDNR y expuso indicios de que China se podría incluir en la lista en el futuro. *Vid.* NOAA Fisheries, *Improving International Fisheries Management – 2019 Report to Congress*, Department of Commerce / NOAA Fisheries, Washington, DC, 2019, págs. 27 – 38, disponible en <https://www.fisheries.noaa.gov/foreign/international-affairs/identification-iuu-fishing-activities> (fecha de última consulta: 13 de junio de 2020). Sobre los desarrollos del sistema sancionador de la pesca INDNR en Corea del Sur en la última década, *vid.* PARK, Y. K., y LEE, S., “Implementation of the United Nations Law of the Sea Convention in Korea”, en LEE, S., y GULLETT, W. (Eds.), *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy Approaches to the Law of the Sea Convention*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2016, págs. 69 y 70.

²⁴⁰⁶ Taiwán fue preidentificado como Estado no cooperante en materia de lucha contra la pesca INDNR a través de la Decisión de la Comisión, de 1 de octubre de 2015, por las que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 324/17*, de 2 de octubre de 2015, aunque la Unión Europea rectificó en 2019. Sin embargo, ese mismo año, Greenpeace publicó un informe sobre la pesca INDNR en la flota de larga distancia de Taiwán. *Vid.* GREENPEACE, *Choppy Waters – Forced Labour and Illegal Fishing in Taiwan’s Distant Water Fisheries*, Greenpeace East Asia, Taiwan, 2019, disponible en <https://storage.googleapis.com/planet4-southeastasia-stateless/2020/03/b87c6229-2020-choppy-waters-en.pdf> (fecha de última consulta: 13 de junio de 2020).

²⁴⁰⁷ La propia FAO adoptó el término “bandera de incumplimiento (BDI)” en el *Informe de la Consulta de Expertos para examinar las medidas relativas al Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*, Roma, 4-6 de noviembre de 2002, FAO Informe de Pesca n.º. 692, FIPL/R692(Es), FAO, Roma, 2002, pág. 2, disponible http://www.fao.org/fishery/docs/document/Ec-OpenRegistries/PortState-R692-report_S.pdf (fecha de última consulta: 18 de junio de 2020).

²⁴⁰⁸ Estas OROP son la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA o CCAMLR), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT o ICCAT), la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI o IOTC), la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (OPANO o NAFO), la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE o NEAFC), la Comisión de Pesca para el Atlántico Centro-Occidental (COPACO), la Organización de la Pesca del Atlántico Suroriental (SEAFO), la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO), la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo (CGPM), Comisión de Pesca del Pacífico Norte (NPF) y el Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (SIOFA). Sobre la condición de OROP de la CCRVMA, *vid.* MOLENAAR, E. J., “Participation in Regional Fisheries Management Organizations”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, pág. 107.

similar a lo que ocurría con las listas de detenciones de los MOU, los datos incluidos en las listas de buques de pesca INDNR permiten delimitar las banderas utilizadas como pabellones de conveniencia o de incumplimiento en este ámbito, aunque los resultados de cada lista no ofrecen una perspectiva global del fenómeno debido a la mayor incidencia de determinados pabellones en algunas áreas y a la necesidad de que los buques sean detectados por las OROP o por los buques que enarbolan el pabellón de otros Estados. Sin embargo, estas medidas no están exentas de crítica, ya que se ha considerado el procedimiento para la inclusión de los buques en las mismas no es transparente, no responde a criterios unificados y, en algunos casos, se realiza con datos insuficientes o, en los casos en los que se cruzan las listas, sin verificar la información que motivó la inclusión del buque en la lista de otra OROP²⁴⁰⁹. Asimismo, la FAO ha creado el Registro mundial para compartir los datos que figuran en todas las listas.

Actualmente, hay más de 270 buques incluidos en las listas de las OROP. Sin embargo, se desconoce el pabellón de 131 de ellos. Entre los buques cuyo pabellón se conoce, los que más se repiten son los de China, Indonesia, Belice, India, Sri Lanka y Panamá. Teniendo en cuenta los cambios de pabellón y los buques que han sido eliminados de las listas, los pabellones más utilizados en la pesca INDNR e incluidos en las listas eran los de Belice, Panamá, Georgia, Rusia, Honduras, Japón, Bolivia, la URSS, Guinea Ecuatorial, Sierra Leona, Togo, Indonesia, Tailandia y Camboya²⁴¹⁰. Como se puede apreciar, en el caso de algunos pabellones, existen diferencias considerables en su consideración con respecto a la lista de la ITF y a la lista de la FAO, aunque, teniendo en cuenta la elevada cantidad de casos en los que el pabellón es desconocido, no se debería descartar que los demás Estados incluidos en las listas de la ITF y de la FAO estén representados en esta actividad. En total, el número de pabellones incluidos en las listas de las OROP es de 104. Del análisis de los casos, también es posible extraer la conclusión de que persisten los casos de cambio fraudulento de pabellón y de alteración de los signos distintivos de un buque.

Cabe destacar que, aunque muchos de los buques que realizan pesca INDNR y constan en las listas como de nacionalidad desconocida seguramente tienen una nacionalidad y su clasificación se debe a un problema de identificación, el fenómeno de la falta de nacionalidad en buques también es frecuente, especialmente, en alta mar²⁴¹¹.

²⁴⁰⁹ Vid. VAN DER MAREL, E. R., *op. cit.*, pág. 302. En contra, en relación con deberes geneales de transparencia y acceso a la información, *vid.* FISCHER, J., “How transparent are RFMOs? Achievements and challenges”, *Marine Policy*, 2020, págs. 1 – 11 (en prensa).

²⁴¹⁰ Se trata de una lista que varía considerablemente en orden, ya que, en 2014, los pabellones utilizados para la pesca INDNR eran Indonesia, Panamá, Togo, Belice, Guinea Ecuatorial, Georgia, Guinea, Honduras, Sierra Leona, Uruguay, Taiwán, Seychelles, Corea del Sur, Bolivia, Camboya, China, Colombia, Ghana, Irán, Isla de Man, Libia, Malasia, Malta, Palau, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas y los Estados Unidos de América, aunque se desconocía el pabellón de la mayoría. No obstante, se puede observar cómo la mayor parte de los Estados se repite en todas las listas. *Vid.* MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 210.

²⁴¹¹ *Vid.* MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., *op. cit.*, pág. 207. Recuérdese, por ejemplo, la retención de los buques *Antony* y *Northern Warrior* en el muelle de Fandicosta (Moaña) en marzo de 2016 por la presunta comisión de infracciones graves y muy graves en materia de pesca marítima, y que no tenían nacionalidad por haber presentado documentos falsos sobre su pabellón. *Vid. La Voz de Galicia*, 19 de marzo de 2016.

De acuerdo con MCDORMAN, se han distinguido varios supuestos en los que las medidas de lucha contra la pesca INDNR puede contribuir de alguna manera a esta situación: en primer lugar, es posible que los buques, cuando un Estado adopta legislación o se adhiere a un tratado sobre esta materia revoque su inscripción y no adquiera otra nacionalidad; en segundo lugar, que el buque utilice varias banderas a su conveniencia, en el supuesto previsto en el artículo 92.2 (en el entendido de que esto dependerá del Estado que lo considere, ya que, de conformidad con el inciso final de este artículo el buque “podrá ser considerado buque sin nacionalidad”), y, por último, que el Estado de pabellón elimine a un buque de su registro como consecuencia de la comisión, la participación o el apoyo reiterado de un buque a la pesca INDNR²⁴¹². Cabe sumar dos consideraciones a este análisis. En primer lugar, debe recordarse que la nacionalidad de un buque también se puede establecer procesalmente en función del comportamiento del Estado de pabellón, según el TIDM²⁴¹³, y, en segundo lugar, de la misma forma que, en el resto de actividades marítimas, la ausencia de relación auténtica no permite desconocer la nacionalidad del buque, como decidió el TIDM en el caso *Saiga* y otros posteriores.

Sin embargo, la falta de nacionalidad no es el régimen más protector para ningún buque en alta mar, ya que cualquier Estado puede ejercer su jurisdicción sobre los buques sin nacionalidad²⁴¹⁴, de manera que resulta más ventajoso para los buques de

La representación del *Northern Warrior* recurrió las sanciones impuestas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y, negó la realización de actividades de pesca INDNR, alegando su propietario que, debido al aumento de las tasas y otros gastos en el registro de Curaçao, había solicitado la baja en el registro en febrero de 2015, pero no había recibido respuesta hasta diciembre de ese año, por lo que había interpretado que el certificado de abanderamiento, con validez hasta 2018, seguía vigente y continuó pescando en las aguas de Angola, aunque, tras dos intentos frustrados de abanderamiento en Indonesia y Guinea Bissau, fondeó el buque en Senegal hasta mediados de febrero de 2016 y que, al regresar al puerto de Vigo, fue incluido en la lista de buques INDNR de la CCRVMA y colaboró con la investigación policial. Además, estimó que el buque no carecía de nacionalidad, ya que la baja en el registro se debía a razones de fuerza mayor y que no había utilizado documentación falsa. *Vid.* Fundamento Jurídico segundo de la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª) 5436/2018, de 27 de diciembre de 2018, ECLI:ES:AN:2018:5436. Sin embargo, según los Fundamentos Jurídicos cuarto y quinto de la misma resolución, el buque había sido dado de baja del registro de Curaçao con efectos desde el 11 de marzo de 2015, por lo que la Audiencia Nacional ratificó su falta de nacionalidad. Además, en el momento de solicitud de autorización de acceso al puerto de Vigo se había alegado que el buque enarbolaba válidamente el pabellón de Curaçao, por lo que la autorización se había concedido con información falsa, por lo que se había incurrido en dos infracciones muy graves tipificadas en el art. 101 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, *BOE* núm. 75, de 28 de marzo de 2001, págs. 11509 – 11532. *Vid.* también la falta de nacionalidad de los buques *Montelape* y *Montealegre* por estar abanderados simultáneamente en Seychelles y El Salvador, de conformidad con el art. 92.2 de la CNUDM, en las Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª) 1435 y 1668/2020, de 3 de junio de 2020, ECLI:ES:TS:2020:1435 y ECLI:ES:TS:2020:1668.

²⁴¹² *Vid.* MCDORMAN, T. L., “Stateless Fishing Vessels, International Law and the U.N. High Seas Fisheries Conference”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 25, n.º. 4, 1994, pág. 531.

²⁴¹³ *M/V Saiga (No. 2)* (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), Sentencia, *ITLOS Reports 1999*, p. 10., párr. 68, y *Grand Prince* (Belice c. Francia), *Pronta Liberación*, Sentencia, *ITLOS Reports 2001*, p. 40, párr. 89. *Vid.* También MEYERS, H., *op. cit.*, págs. 313 – 315.

²⁴¹⁴ *Vid.* WARNER-KRAMER, D. M., y CANTY, K., “Stateless Fishing Vessels: The Current International Regime and a New Approach”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 5, n.º. 2, 2000, pág. 231, y McLAUGHLIN, R., “Article 110 of the Law of the Sea Convention 1982 and Jurisdiction over Vessels

pesca INDNR la navegación bajo pabellones de conveniencia, especialmente los que menor capacidad tengan para ejercer su autoridad sobre los buques, debido a la aplicación del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, que, aunque se ha ido matizando con el paso de las décadas, sigue siendo el principio fundamental que rige el estatuto de los buques en alta mar. En cambio, en la ZEE, este principio se ha matizado, ya que, en el caso de la pesca, los Estados ribereños tienen mayor capacidad de actuación en su ZEE en relación con la pesca INDNR que con otros problemas que plantea la utilización de buques deficientes o buques que enarbolan pabellones de conveniencia. No obstante, se debe tener en cuenta que, debido a las limitaciones de cada Estado, estas facultades no siempre se pueden llevar a la práctica.

Otro factor por el que la utilización de pabellones de conveniencia resulta más protector para los verdaderos propietarios del buque es la resistencia de los tribunales nacionales e internacionales a aplicar la doctrina del levantamiento del velo, que la FAO ha considerado como valiosa para mejorar el control de la pesca por parte del Estado de pabellón²⁴¹⁵. En el caso de los tribunales internacionales, a pesar de su innegable utilidad potencial, esta doctrina tiene escasos precedentes en materia de pesca INDNR, ya que, al margen de las consideraciones sobre la nacionalidad de los buques realizadas por el TIDM en los casos *Saiga (n.º 2)*, *Virginia G* y *Norstar*, ya citados, solo se ha considerado esta cuestión en el caso del *Volga*, en el que Australia, que había detenido al buque junto con su tripulación por realizar pesca INDNR en su ZEE, había sometido la liberación del buque a la notificación de información sobre los verdaderos propietarios del buque y de los presidentes de las sociedades relacionadas con el buque, incluyendo las aseguradoras y las financieras²⁴¹⁶. Sin embargo, el TIDM, aunque rechazó entrar en consideraciones sobre el derecho de los Estados ribereños a imponer ese tipo de condiciones en el ejercicio de sus facultades conferidas por la CNUDM, consideró que la imposición de requisitos de carácter no financiero era contrario a la finalidad del artículo 73.2 de la CNUDM, por lo que se trataba de una fianza no razonable en el sentido del artículo 292 de la CNUDM²⁴¹⁷. Por tanto, en el estado actual de la jurisprudencia internacional, al menos en relación con la fianza exigida para la

without Nationality”, *George Washington International Law Review*, vol. 51, n.º. 3, 2019, págs. 373 – 406.

²⁴¹⁵ Vid. BRAY, K., “A Global Review of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing”, AUS:IUU/2000/6, en FAO, *Report of and Papers Presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Sydney, Australia, 15-19 May 2000*, FAO Fisheries Report No. 666, FIL/R666 (En), FAO, Roma, 2000, disponible en <http://www.fao.org/3/Y3274E/y3274e08.htm> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²⁴¹⁶ *Volga* (Federación de Rusia c. Australia), *Pronta Liberación*, Sentencia, *ITLOS Reports 2002*, p. 10, párrs. 53 y 75. Sobre la relevancia de este caso en la doctrina del TIDM en materia de pronta liberación de buques y tripulaciones, vid. TREVISANUT, S., “Twenty Years of Prompt Release of Vessels: Admissibility, Jurisdiction, and Recent Trends”, *Ocean Development & International Law*, vol. 48, n.º. 3 y 4, págs. 300 – 312.

²⁴¹⁷ *Ibid.*, párrs. 76, 77, 88 y 89.

pronta liberación de buques, resultaría improbable que prosperara un litigio con fundamento en la aplicación de la doctrina del levantamiento del velo²⁴¹⁸.

En relación con la identificación de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia relacionados con la pesca INDNR, en el ámbito regional, destacan la lista comunitaria de buques de pesca INDNR identificados tanto por la Unión Europea como por las OROP²⁴¹⁹ y la lista de terceros países no cooperantes en materia de pesca INDNR, elaboradas por la Unión Europea²⁴²⁰. Con respecto a la lista de buques de pesca INDNR, cabe destacar que, en virtud del artículo 37.8 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008, la inclusión de un buque en ella conlleva una prohibición de abanderamiento en los Estados miembros, lo cual supone una limitación a la práctica de reabanderamiento o *reflagging* especialmente relevante en el caso de los Estados miembros cuyos pabellones se consideran de conveniencia (Chipre, Malta y los segundos registros de Alemania, Dinamarca, Francia y Portugal), ya que no podrían beneficiarse de la eventual transferencia del buque a otro registro. Además, entre otras consecuencias, en el caso de que las autorizaciones o permisos de pesca hubieran sido expedidas por alguno de los Estados miembros como Estados de pabellón, serían revocados, y, si se tratase de buques que enarbolan el pabellón de un tercer Estado, no podrían faenar en aguas comunitarias, ser fletados ni cambiar de tripulación, salvo en caso de fuerza mayor o de emergencia²⁴²¹.

La lista de terceros países no cooperantes en materia de lucha contra la pesca INDNR no se limita a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. La inclusión de un Estado en esta lista consta de dos pasos: en primer lugar, se preidentifica el Estado que no ha resuelto satisfactoriamente los problemas relacionados con la pesca INDNR (esta fase se conoce popularmente como “tarjeta amarilla”)²⁴²²; en segundo lugar, si el Estado sigue sin resolver esas cuestiones, se lo identifica como no cooperante (“tarjeta roja”) y se lo incluye en la lista, lo cual lleva aparejada la prohibición de importación de los productos de la pesca capturados por los buques que enarbolan el pabellón de ese Estado, de compra de esos buques por parte de los operadores comunitarios, la transferencia de buques que enarbolan el pabellón de alguno de los Estados miembros a esos registros, de la celebración de acuerdos de

²⁴¹⁸ Vid. GRIGGS, L., y LUGTEN, G., “Veil Over the Nets: Unravelling Corporate Liability for IUU Fishing Offences”, *Marine Policy*, vol. 31, n.º.2, 2007, págs. 159 – 168, que corroboran estas conclusiones y enfatizan la necesidad de que se realicen comprobaciones sistemáticas de los historiales de las sociedades y de que se establezcan mínimos de armonización legislativa para evitar el abuso de la protección de la personalidad jurídica.

²⁴¹⁹ Esta lista tiene su fundamento jurídico en los arts. 27 – 30 y 37 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo y se regula y detalla en el Reglamento (UE) n.º. 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, por el que se establece la lista de la UE de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* L 131/22, de 29 de mayo de 2010. Nótese que, de los más de 80 buques incluidos, al menos la mitad enarbola pabellón desconocido.

²⁴²⁰ Arts. 31 – 35 y 54.2 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁴²¹ Art. 37.2, 3 y 7 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008.

²⁴²² Art. 32 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008.

fletamento de los buques pesqueros comunitarios con esos Estados, de exportación de buques pesqueros comunitarios a esos Estados y de llevar a cabo operaciones conjuntas de pesca con buques que enarbolan el pabellón de los Estados miembros, así como la denuncia de los acuerdos bilaterales o de asociación en materia de pesca con ese Estado y la prohibición de entablar negociaciones para celebrar ese tipo de acuerdos con la Unión Europea²⁴²³.

Por tanto, la inclusión de un Estado en esta lista supone la anulación de los movimientos temporales o definitivos de buques entre el registro de ese Estados y el registro de los Estados miembros, lo cual limitaría los beneficios de potenciales transferencias hacia esos Estados desde los Estados miembros, algunos de los cuales son grandes potencias pesqueras y usuarios de pabellones de conveniencia, como España, el Reino Unido, Francia, Italia, los Países Bajos, Portugal, Dinamarca, Grecia, Irlanda y Alemania²⁴²⁴, aunque la interposición de entramados societarios podría dificultar la aplicación de esta medida. Asimismo, de conformidad con el artículo 38.8 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008, la inclusión de un Estado en la lista de países no cooperantes en materia de lucha contra la pesca INDNR implica la denuncia de los acuerdos y protocolos pesqueros preexistentes entre ese Estado y la Unión Europea²⁴²⁵. Esto ha ocurrido en el caso del acuerdo con la Unión de las Comoras, denunciado el 3 de enero de 2019 porque el Estado no había tomado las medidas necesarias para combatir la pesca INDNR en ninguna fase del procedimiento²⁴²⁶.

Desde 2012, 26 Estados han sido preidentificados, y otros 6 han sido identificados e incluidos en la lista de países no cooperantes. Los Estados preidentificados a través de Decisiones de la Comisión son Belice, Camboya, Comoras, Corea del Sur, Curaçao,

²⁴²³ Arts. 33 y 38 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008.

²⁴²⁴ Estos Estados se encuentran entre las 20 primeras flotas pesqueras mundiales por razón de su tonelaje, ocupando España el sexto puesto en la lista mundial, después de China, Japón, Taipéi, Corea del Sur y Noruega. *Vid.* las estadísticas de la OCDE sobre la flota pesquera mundial, disponible en https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=FISH_FLEET (fecha de última consulta: 11 de junio de 2020). Sobre la utilización de pabellones de conveniencia por los armadores españoles y griegos, *vid.* GIANNI, M., y SIMPSON, W., *The Changing Nature of High Seas Fishing – How flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*, Australian Government Department of Agriculture, Fisheries and Forestry / International Transport Workers’ Federation / WWF International, London, 2005, disponible en <http://assets.wwf.org.uk/downloads/flagsofconvenience.pdf> (fecha de última consulta: 29 de mayo de 2020), págs. 15, 16, 19, 20, 26, 46 – 49, 52 y 53.

²⁴²⁵ Se ha considerado que esta actuación preserva la coherencia entre la dimensión interior y la dimensión exterior de la Política Pesquera Común y debería convertirse en la norma general. *Vid.* TEJO, C., “La insuficiente regulación de los acuerdos pesqueros durmientes en el Reglamento (UE) 2017/2403 sobre la gestión sostenible de las flotas exteriores”, *cit.*, pág. 202.

²⁴²⁶ Propuesta de Decisión del Consejo por la que se denuncia el Acuerdo de colaboración en el sector pesquero entre la Comunidad Europea y la Unión de las Comoras, adoptado por el Reglamento (CE) n.º. 1563/2006 del Consejo, de 5 de octubre de 2006, COM(2017) 556 final, 2017/0241 (NLE). De 29 de septiembre de 2017, disponible en <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2017:0556:FIN:ES:PDF> (fecha de última consulta: 1 de julio de 2020), finalmente adoptada por Decisión (UE) 2018/757 del Consejo, de 14 de mayo de 2018, por la que se denuncia el Acuerdo de colaboración en el sector pesquero entre la Comunidad Europea y la Unión de las Comoras, *DOUE* L 128/13, de 24 de mayo de 2018.

Ecuador, Filipinas, Fiyi, Ghana, Guinea, Islas Salomón, Kiribati, Liberia, Panamá, Papúa Nueva Guinea, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Sierra Leona, Sri Lanka, Tailandia, Taiwán, Togo, Trinidad y Tobago, Tuvalu, Vanuatu y Vietnam²⁴²⁷. De ellos, solo Belice²⁴²⁸, Camboya²⁴²⁹, Comoras²⁴³⁰, Guinea²⁴³¹, San

²⁴²⁷ Decisión de la Comisión, de 15 de noviembre de 2012, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 354/1*, de 17 de noviembre de 2012 (Belice, Camboya, Fiyi, Guinea, Panamá, Sri Lanka, Togo y Vanuatu); Decisión de la Comisión, de 26 de noviembre de 2013, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 346/26*, de 27 de noviembre de 2013 (Corea, Ghana y Curaçao); Decisiones de la Comisión, de 10 de junio de 2014, por las que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 185/2 y 17*, de 17 de junio de 2014 (Papúa Nueva Guinea y Filipinas); Decisión de ejecución de la Comisión, de 14 de octubre de 2014, por la que se identifica a un tercer país no cooperante conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE L 297/13*, de 15 de octubre de 2014 (Sri Lanka); Decisiones de la Comisión, de 12 de diciembre de 2014, por las que se cursa una notificación a un tercer país que la Comisión estima susceptible de ser considerado tercer país no cooperante conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 447/6 y 16*, de 13 de diciembre de 2014 (Islas Salomón y San Cristóbal y Nieves); Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2014, por la que se cursa una notificación a un tercer país que la Comisión estima susceptible de ser considerado tercer país no cooperante conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 453/5*, de 17 de diciembre de 2014 (San Vicente y las Granadinas); Decisión de la Comisión, de 21 de abril de 2015, por la que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 142/7*, de 29 de abril de 2015 (Tailandia); Decisiones de la Comisión, de 1 de octubre de 2015, por las que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 324/6 y 17*, de 2 de octubre de 2015 (Comoras y Taiwán); Decisiones de la Comisión, de 21 de abril de 2016, por las que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 144/4, 9 y 14*, de 23 de abril de 2016 (Kiribati, Sierra Leona y Trinidad y Tobago); Decisión de la Comisión, de 23 de mayo de 2017, por la que se cursa una notificación a la República de Liberia sobre la posibilidad de que se la identifique como tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 169/11*, de 30 de mayo de 2017; Decisión de la Comisión, de 23 de octubre de 2017, por la que se cursa una notificación a la República Socialista de Vietnam sobre la posibilidad de que se la identifique como tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 364/3*, de 27 de octubre de 2017 (Vietnam); Decisión de la Comisión, de 30 de octubre de 2019, por la que se cursa una notificación a la República del Ecuador sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 373/4*, de 5 de noviembre de 2019, y Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2019, por la que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 447/23*, de 13 de diciembre de 2014 (Tuvalu).

²⁴²⁸ Decisión de ejecución (UE) 2014/170 del Consejo, de 24 de marzo de 2014, por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE L 91/43*, de 27 de marzo de 2014, y Decisión de ejecución (UE) 2014/914 del Consejo, de 15 de diciembre de 2014, que modifica la Decisión

Cristóbal y Nieves²⁴³² y Sri Lanka²⁴³³ han sido identificados e incluidos por el Consejo en la lista de Estados no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR. No obstante, actualmente solo permanecen tres Estados en la lista: Camboya (desde 2014), Comoras (desde 2017) y San Vicente y las Granadinas (desde 2016)²⁴³⁴. Además, en 2019 se volvió a advertir a Panamá de la posibilidad de considerarlo como tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca INDNR²⁴³⁵. Esta nueva notificación se fundamenta en el presunto incumplimiento de sus obligaciones de Derecho internacional y la ausencia de garantías de cumplimiento de la normativa y de las medidas de conservación y ordenación por parte de los buques que enarbolaban su pabellón, ya que se habían detectado buques que realizaban operaciones pesqueras sin la licencia obligatoria y sin sujeción a ninguna forma de seguimiento, control ni vigilancia por parte de las autoridades competentes, y no se verificaba exhaustivamente la trayectoria del buque antes de su matriculación para evitar abanderar a buques que realizan pesca INDNR, entre otras deficiencias detectadas. Teniendo en cuenta la multitud de Estados de pabellón que figuran en las listas de buques de pesca INDNR de las OROP y el reducido número de Estados que figuran actualmente en la lista de Estados no cooperantes, se podría concluir que la Unión Europea ha utilizado este sistema de tarjetas con cierta cautela. A pesar de ello, cuando se ha aplicado, ha

de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por lo que respecta a Belice, *DOUE* L 360/53, de 17 de diciembre de 2014.

²⁴²⁹ Decisión de ejecución (UE) 2014/170 del Consejo.

²⁴³⁰ Decisión de Ejecución (UE) 2017/1332 del Consejo, de 11 de julio de 2017, que modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en relación con la Unión de las Comoras, *DOUE* L 185/37, de 18 de julio de 2017.

²⁴³¹ Decisión de ejecución (UE) 2014/170 del Consejo y Decisión de ejecución (UE) 2016/1818 del Consejo, de 10 de octubre de 2016, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE a fin de retirar la República de Guinea de la lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* L 278/46, de 14 de octubre de 2016.

²⁴³² Decisión de ejecución (UE) 2017/1333 del Consejo, de 11 de julio de 2017, que modifica la Decisión de ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en relación con San Vicente y las Granadinas, *DOUE* L 185/41, de 18 de julio de 2017.

²⁴³³ Decisión de ejecución (UE) 2015/200 del Consejo, de 26 de enero de 2015, que modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece la lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) no 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, en relación con Sri Lanka, *DOUE* L 33/15, de 10 de febrero de 2015.

²⁴³⁴ Esta lista se encuentra disponible en la página web de la Comisión: https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/illegal-fishing-overview-of-existing-procedures-third-countries_en.pdf (fecha de última consulta: 3 de junio de 2020). En cuanto a la lista actual, se puede consultar en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014D0170-20170719&from=DE> (fecha de última consulta: 3 de junio de 2020).

²⁴³⁵ Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2019, por la que se cursa una notificación a la República de Panamá sobre la posibilidad de ser considerada tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* C 13/8, de 15 de enero de 2020.

producido resultados patentes y positivos, ya que se han producido reformas legislativas en los Estados afectados por la identificación²⁴³⁶.

La magnitud del impacto de la pesca INDNR no se conoce con exactitud, aunque la FAO lleva años trabajando en la creación de unas directrices técnicas para hacerlo²⁴³⁷. Actualmente, se estima que el 19 % del valor de las capturas, equivalente a diez mil millones de euros, procede de pesca INDNR. En 2005, un informe financiado por el gobierno de Australia, la ITF y WWF estimó que 1200 buques de pesca industrial se encontraban registrados bajo pabellones de conveniencia y que el número de buques que navegaban bajo pabellón desconocido se duplicó entre 1999 y 2004, llegando a los 1600 buques²⁴³⁸. Aunque no todos ellos se dedicasen a la pesca INDNR, funcionaban como un aliciente para este negocio que aportaba anualmente entre de mil y quince mil millones de dólares estadounidenses²⁴³⁹. En cuanto a los Estados de origen de los propietarios de los buques que realizan pesca INDNR, la mayoría provenían de Estados con grandes flotas de larga distancia, como Taiwán, Honduras, Panamá, España, Belice, Corea del Sur, Singapur y Japón²⁴⁴⁰. Aunque los pabellones más utilizados eran los pabellones de conveniencia más comunes en el transporte marítimo, se había constatado un incremento en el número de buques abanderados en Georgia, Camboya, Vanuatu, Bolivia y Togo²⁴⁴¹. Sin embargo, se estimó que, del total de buques que enarbolan pabellones de conveniencia, solo entre el 7 y el 15 % eran buques pesqueros y suponían un 4.9% de las ganancias de estos registros por el cobro de tasas de registro (entre tres y cuatro millones de dólares estadounidenses anuales), excluyendo el impuesto por tonelaje y otros tributos²⁴⁴². Además, muchos de los buques de pesca INDNR cuyo

²⁴³⁶ Párrs. 3 y 4 del documento resultante de la reunión que tuvo lugar entre representantes de la Comisión, gobiernos nacionales, empresarios y ONG en Bruselas el 6 de octubre de 2015, titulado *Understanding the EU's carding process to end illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* y disponible en http://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2015/07/Conclusions_Event_6-October.pdf (fecha de última consulta: 2 de octubre de 2020).

²⁴³⁷ FAO, *Review of studies estimating IUU fishing and the methodologies utilized*, FAO, Roma, 2016, disponible en <http://www.fao.org/3/a-bl765e.pdf> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020); FAO, *Technical guidelines on methodologies and indicators for the estimation of the magnitude and impact of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing*, FAO, Roma, 2018, disponible en <http://www.fao.org/3/CA0458EN/ca0458en.pdf> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020), y FAO, *Informe del 33.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2018*, FIAP/R1249 (Es), FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1249, 2019, pág. 6, disponible en <http://www.fao.org/3/ca5184es/CA5184ES.pdf> (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2020).

²⁴³⁸ Vid. GIANNI, M., y SIMPSON, W., *op. cit.*, págs. 3, 18 y 19.

²⁴³⁹ *Ibid.*, págs. 6 y 7.

²⁴⁴⁰ *Ibid.*, págs. 15 y 16.

²⁴⁴¹ *Ibid.*, pág. 18.

²⁴⁴² *Ibid.*, pág. 3, y ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION, *Lowering the Flag – Ending the Use of Flags of Convenience by Pirate Fishing Vessels*, EJF, London, 2009, disponible en <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Lowering-the-flag.pdf> (fecha de última consulta: 11 de junio de 2020), págs. 7, 20 y 21. Sin embargo, de acuerdo con estas fuentes, estas ganancias no superan las pérdidas económicas que sufren algunos de esos Estados como consecuencia de la pesca INDNR, estimadas en 50 millones de dólares estadounidenses anuales solo para Liberia y Sierra Leona.

pabellón se desconoce podrían estar registrados en Estados que ofrecen pabellón de conveniencia.

Aunque a lo largo de esta sección nos vamos a centrar sobre todo en la pesca INDNR realizada en alta mar, dada la relevancia de los mecanismos desarrollados por las OROP en relación con estas prácticas, la pesca INDNR también comprende las actividades pesqueras realizadas en los espacios marinos sujetos a regulación estatal, tales como la ZEE. Existen muchos Estados que, a pesar de disponer de una regulación sobre licencias de pesca y de control de la pesca INDNR, no pueden impedir que buques de terceros Estados realicen pesca INDNR en sus ZEE, como ocurre en el caso de Senegal, debido, entre otros muchos factores, a la falta de aplicación de los tratados bilaterales concluidos con los Estados de la región (como los concluidos con Cabo Verde, de 17 de noviembre de 1994; Gambia, de 29 de marzo de 1993; Mauritania, de 14 de enero de 2000, y Guinea Bissau, de 2 de mayo de 1997) para la realización de operaciones conjuntas de vigilancia de la pesca y a la ausencia de un sistema sancionador efectivo²⁴⁴³. Una situación similar se produce en el caso de los pequeños Estados insulares del Pacífico²⁴⁴⁴. En algunos casos, los propios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia sufren pesca INDNR en sus propias aguas, como ocurre en el caso de Sierra Leona y otros Estados de África occidental²⁴⁴⁵.

Aunque la vinculación entre los pabellones de conveniencia y la pesca INDNR fue detectada hace décadas por la doctrina y las organizaciones internacionales²⁴⁴⁶,

²⁴⁴³ Vid. DIOUF, F., *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal*, L'Harmattan Sénégal, Dakar, 2015, págs. 127 – 129, 291, 292 y 317 – 320.

²⁴⁴⁴ Vid. AQORAU, T., “Illegal Fishing and Fisheries Law Enforcement in Small Island Developing States: The Pacific Islands Experience”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, n.º. 1, 2000, págs. 37 – 63.

²⁴⁴⁵ Vid. ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION, *op. cit.*, págs. 20, 26 y 27, y SOBRINO, J. M., “Hacia una pesca responsable y sostenible: el papel de las empresas mixtas pesqueras”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, pág. 483.

²⁴⁴⁶ Vid. CHRISTY, F. T., “Disparate Fisheries: Problems for the Law of the Sea Conference and Beyond”, *Ocean Development and International Law Journal*, vol. 1, n.º. 4, 1974, pág. 350; CORRAL, M., *La Conservación de los Recursos Biológicos del Mar en el Derecho Internacional Vigente*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 1993, págs. 94 y 95; CASADO, R., *La pesca en alta mar*, Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía, Sevilla, 1997, pág. 51; BADENES, M., *La crisis de la libertad de pesca en alta mar*, McGraw-Hill, Madrid, 1997, págs. 256 y 257; SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar*, *cit.*, págs. 493 y 510; FAO, *Report of the Meeting of FAO and Non-FAO Regional Fishery Bodies or Arrangements, Rome, Italy, 11 – 12 February 1999*, FAO Fisheries Report No. 597, FIPL/R597, FAO, Roma, 1999, párr. 34; MOLENAAR, E. J., “The Concept of ‘Real Interest’ and Other Aspects of Cooperation through Regional Fisheries Management Mechanisms”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, n.º. 4, 2000, págs. 502 y 503; DOULMAN, D., “Visión global de la pesca INDNR y sus impactos en los esfuerzos nacionales y regionales para ordenar las pesquerías de manera sostenible: la razón fundamental para la conclusión del Plan de Acción Internacional de la FAO de 2001”, en FAO, *Informe de la Consulta de Expertos Sobre Embarcaciones Pesqueras que Operan Bajo Registros Abiertos y su Impacto en la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada, Miami, Florida, Estados Unidos, 23-25 de septiembre de 2003*, FAO, Informe de Pesca n.º. 722, Roma, 2004, apéndice D, disponible en <http://www.fao.org/3/y5244s/y5244s00.htm#Contents> (fecha de última consulta: 2 de junio

también el desarrollo de la jurisdicción de los tribunales internacionales en materia de Derecho del mar ha confirmado que los pabellones de conveniencia constituyen una herramienta muy favorable para la realización de estas actividades. Así, por ejemplo, en el caso del *Camouco*, el buque, de bandera panameña, había sido detenido por las autoridades francesas cuando pescaba merluza negra cerca de las islas Crozet, pero en 2002, después de su pronta liberación por el TIDM, se cambió el nombre del buque por el de *Arvisa 1* y se registró en Uruguay para continuar con sus actividades y, seis meses después, se había cambiado de nuevo su nombre por el de *Eternal* y enarbolaba el pabellón de las Antillas Holandesas, cuando fue detenido de nuevo por pescar merluza austral en la ZEE de Francia alrededor de las islas Kerguelen²⁴⁴⁷. Al igual que en el sector del transporte marítimo, las facilidades que ofrece este tipo de registros, así como la prevalencia del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, impiden que los propietarios de los buques (y los propios Estados que consienten este tipo de actividades y les ofrecen su protección diplomática en el caso de que sean detenidos) sean responsables. Sin embargo, no todos los buques pesqueros que enarbolan pabellones de conveniencia están involucrados en la pesca INDNR, sino que esto, al igual que en el resto de sectores económicos afectados por este fenómeno, depende de las decisiones y de la amplísima libertad de actuación de la que goza el verdadero propietario de cada buque de conformidad con el Derecho internacional y el Derecho nacional de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, que, por un lado,

de 2020); DE SOMBRE, E., “Fishing under Flags of Convenience: Using Market Power to Increase Participation in International Regulation”, *cit.*, pág. 73; SOROETA, J., *op. cit.*, págs. 160 – 162; VÁZQUEZ-GÓMEZ, E., « Les obligations de l’État du pavillon et l’autorisation de la pêche en haute mer », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 142 y 143; SOBRINO, J. M., « La politique communautaire de conservation et gestion des ressources halieutiques et quelques problèmes concernant l’application du droit de l’Union Européenne », en CASADO, R., y CATALDI, G., *L’évolution et l’état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, pág. 884; BESLIER, S., “The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Sector of Fisheries”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 49 y 50; TELESETSKY, A., “Laundering Fish in the Global Undercurrents: Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Transnational Organized Crime”, *cit.*, págs. 953 – 957; párr. B de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), de 15 de febrero de 2007, DOCE C 287 E/502. En el ámbito judicial, *vid.* el voto particular del juez Jesus en el caso del *M/V Virginia G*, párrs. 34 y 35. *Vid.* también, por ejemplo, el caso del buque *Viking* en la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 2888/2019, de 22 de mayo de 2019, ECLI:ES:AN:2019:2888. Sobre el hecho de que los pabellones de conveniencia continúan contribuyendo al problema de la pesca INDNR, *vid.* HUTNICZAK, B.; DELPEUCH, C., y LEROY, A., “Closing Gaps in National Regulations Against IUU Fishing”, *OECD Food, Agriculture and Fisheries Papers*, n.º. 120, OECD, Paris, 2019, disponible en <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9b86ba08-en.pdf?expires=1601293004&id=id&accname=guest&checksum=A475C808863AC2B08BB4D8A1839FD0EA> (fecha de última consulta: 28 de septiembre de 2020), pág. 19.

²⁴⁴⁷ *Camouco* (Panamá c. Francia), Pronta Liberación, Sentencia, *ITLOS Reports 2000*, p. 10. *Vid.* WARNER-KRAMER, D., “Control Begins at Home: Tackling Flags of Convenience and IUU Fishing”, *Golden Gate University Law Review*, vol. 34, n.º. 3, 2004, págs. 497 y 498. Sobre el historial anterior de este buque y casos similares, *vid.* CHOQUET, A., « La répression au service de la prévention judiciaire de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le cas de la pêche de la légine autour des îles subantarctiques françaises », en CUDENNEC, A. (Dir.), *Le droit pénal et la mer*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2006, pág. 193.

permiten el registro de buques cuyo verdadero propietario se desconoce o no tiene una presencia real en su territorio y, por otro, no tienen capacidad suficiente para ejercer un control y jurisdicción efectivos sobre las actividades de los buques que enarbolan su pabellón.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que, de manera creciente, las soluciones normativas más efectivas serán las de los Estados de residencia del verdadero propietario del buque y los Estados de comercialización de las capturas. Por ello, resulta indispensable que la lucha contra la pesca INDNR se centre no solo en los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, sino que también los Estados marítimos tradicionales deben eliminar los obstáculos al enjuiciamiento de la pesca INDNR cometida por sus nacionales en el extranjero y los Estados de puerto deben evitar la utilización de sus instalaciones portuarias como puertos de conveniencia para la descarga de capturas realizadas en el marco de la pesca INDNR. Cabe recordar aquí el caso *Vidal Armadores*, que forma parte de la grave situación de la pesquería de merluza austral en la zona regulada por la CCRVMA²⁴⁴⁸, en el que también se enmarcan cuatro de los asuntos resueltos por el TIDM: los casos del *Camouco*, *Monte Confurco*, *Grand Prince* y *Volga*, en los que los buques detenidos enarbolaban los pabellones de Panamá, Seychelles, Belice y Rusia²⁴⁴⁹. El grupo *Vidal Armadores* estaba relacionado con una

²⁴⁴⁸ Vid. FAJARDO, T., “Transnational environmental crime: a challenging problema but not yet a legal concept”, *Völkerrechtsblog*, 2017, disponible en <https://voelkerrechtsblog.org/transnational-environmental-crime-a-challenging-problem-but-not-yet-a-legal-concept/> (fecha de última consulta: 6 de julio de 2020); GARCÍA, M., “Falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos contra el medio ambiente (pesca IUU) cometidos por españoles mediante buques de pabellón extranjero en alta mar (Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, asunto *Vidal Armadores*)”, *cit.*, págs. 345 – 351; GARCÍA, M., “La sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, y la jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos de pesca IUU cometidos por españoles en alta mar mediante buques de pabellón extranjero. Algunas consideraciones críticas”, *cit.*, págs. 619 – 636; REY, A., “The Protection of the Antarctic Environment”, en FERNÁNDEZ-SÁNCHEZ, P. A. (Ed.), *New Approaches to the Law of the Sea (In Honor of Ambassador José Antonio de Yurriaga-Barberán)*, Nova, New York, 2017, págs. 217 – 228, y TEIJO, C., *Seguridad marítima y protección de los recursos marinos vivos: retos en el horizonte 2050*, Documento de Investigación 02/2020, IIEE, Madrid, 2020, págs. 19 – 23, disponible en http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2020/DIEEEINV02_2020CARTEI_Seguridad_Mariti_ma.pdf (fecha de última consulta: 6 de julio de 2020). Vid. también FERNÁNDEZ, A., “La Armada y la pesca”, *Cuadernos de Pensamiento Naval*, vol. 22, n.º. 1, 2017, págs. 54 – 56, la CCRVMA solo había concedido dos licencias de pesca a España y las dos correspondían al mismo buque, que disponía de otras dos licencias conseguidas por el Reino Unido, por lo que la situación podría haber sido corregida fácilmente por la propia OROP, que, según el autor, habría cedido a las presiones de los intereses comerciales sobre la pesquería.

²⁴⁴⁹ Sobre aspectos procesales de estos casos ante el TIDM y otros casos de jurisprudencia australiana y legislación francesa, *vid.* SERDY, A., y BLISS, M., “Prompt Release of Fishing Vessels: State Practice in the Light of the Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea”, en OUDE ELFERINK, A. G., y ROTHWELL, D. R. (Eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004, págs. 273 – 294; CHOQUET, A., « La répression au service de la prévention judiciaire de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le cas de la pêche de la légine autour des îles subantarctiques françaises », en CUDENNEC, A. (Dir.), *Le droit pénal et la mer*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2006, págs. 179 – 198, y LÁZARO, T., “El procedimiento de pronta liberación de los buques y su tripulación ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar”, en SOBRINO, J. M. (Coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 427 – 449. Sobre la pronta liberación de buques y tripulaciones, *vid.* LEMEY, M., « La procédure en prompt mainlevée », en LE

gran cantidad de buques de pesca INDNR abanderados en Belice, Corea del Norte, Guinea Ecuatorial, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Sierra Leona, Togo y Uruguay²⁴⁵⁰. Como indicó en el capítulo segundo, el Tribunal Supremo rechazó la jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de la realización de pesca INDNR por buques de pabellón extranjero en alta mar como delito medioambiental y sobreesayó el caso²⁴⁵¹. La absolución de Vidal Armadores es incoherente con el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR (PAI-INDNR), que indica que se hará responsable a las personas físicas y jurídicas por las actividades de pesca INDNR. Por ello, actualmente se trata de desarrollar la aceptación y concienciación de esta actividad como una manifestación de la delincuencia organizada transnacional en los Estados²⁴⁵².

4.3.2.- El estudio de los mecanismos de actuación contra la utilización de pabellones de conveniencia en las actividades de pesca INDNR

A pesar de que los pabellones de conveniencia han sido estudiados desde sus orígenes, las investigaciones se han centrado esencialmente en el sector de la marina mercante, debido a que este fenómeno se inició precisamente en esta parte de la flota y tiene una mayor incidencia en ella. Sin embargo, existen análisis específicos de la problemática que representa la utilización de pabellones de conveniencia en las actividades pesqueras. Los principales trabajos sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca en el ámbito institucional se han realizado en el seno de organizaciones internacionales y, fundamentalmente, en el seno de la FAO y de la Unión Europea, aunque también ha habido una gran contribución de organizaciones de la sociedad civil.

FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal International du Droit de la Mer*, A. Pedone, Paris, 2018, págs. 163 – 179. Vid. También BAIRD, R., “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An Analysis of the Legal, Economic and Historical Factors Relevant to Its Development and Persistence”, *Melbourne Journal of International Law*, vol. 5, n.º. 2, 2004, págs. 299 – 334. Por último, sobre las ventajas del procedimiento de pronta liberación de buques y tripulaciones para los propietarios de los buques en ausencia de relación auténtica, vid. LE FLOCH, G., “IUU Fishing, ITLOS and EU”, *cit.*, págs. 413 – 415.

²⁴⁵⁰ Vid. GIANNI, M., *Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety*, WWF / ITF, Oslo / London, 2008, disponible en https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/flag_state_performance.pdf (fecha de última consulta: 28 de septiembre de 2020).

²⁴⁵¹ Este caso motivó la Proposición de Ley Orgánica 122/000008 de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la mejora de la justicia universal, de 27 de febrero de 2018, *Boletín Oficial de las Cortes Generales* n.º. 18-4, de 19 de noviembre de 2018, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B: Proposiciones de Ley, disponible en http://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-18-4.PDF (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²⁴⁵² Vid. SOBRINO, J. M., “Una nueva manifestación de delincuencia organizada transnacional: las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, en BOU, V. E.; JUSTE, J. (Coords.), y SÁNCHEZ, J. M. (Dir.), *Derecho del mar y sostenibilidad ambiental en el Mediterráneo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, págs. 147 – 174, y SCHATZ, V. J., “The battle against transnational fisheries crime”, *Völkerrechtsblog*, 2017, disponible en <https://voelkerrechtsblog.org/the-battle-against-transnational-fisheries-crime/> (fecha de última consulta: 6 de julio de 2020).

4.3.2.1.- FAO

La principal organización internacional que ha estudiado el fenómeno de los pabellones de conveniencia en la pesca INDNR es indiscutiblemente la FAO. Ya en la reunión del grupo técnico de expertos sobre la pesca en alta mar, de julio de 1991 se trató el tema de los buques pesqueros que faenaban utilizando pabellones de conveniencia en relación con las redes de enmalle y deriva²⁴⁵³, e incluso se intentó adoptar un acuerdo sobre el abanderamiento de buques en alta mar para fomentar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación acordadas internacionalmente²⁴⁵⁴, que es el origen del Acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, de 24 de noviembre de 2003.

El artículo III.1.i) del borrador establecía que las partes deberían tomar las medidas necesarias para garantizar que los buques pesqueros con derecho a enarbolar su pabellón no estaban involucrados en ninguna actividad que menoscabara la efectividad de las medidas internacionales de conservación y ordenación. Además, el artículo III.4 de este borrador de acuerdo establecía que los Estados no autorizarían a los buques que enarbolasen su pabellón a pescar en alta mar a menos que el Estado pueda ejercer efectivamente sus responsabilidades con respecto a esos buques, teniendo en cuenta la relación que existiese entre ellos y su Estado de pabellón, y el artículo III.5 añadía que ningún Estado parte podría autorizar a un buque que enarbolará su pabellón a pescar en alta mar hasta cerciorarse de que no está autorizado a pescar en alta mar por ese Estado²⁴⁵⁵. El artículo III.6.i) prohibía la expedición de autorizaciones de pesca en alta mar a los buques que hubieran estado matriculados en otro Estado y hubieran menoscabado la efectividad de las medidas internacionales de conservación y ordenación, con algunas excepciones.

En caso de infracción de cualquiera de las disposiciones del acuerdo, el artículo III.9 del borrador obligaba a los Estados a aplicar sanciones lo suficientemente gravosas

²⁴⁵³ FAO, *Antecedentes del problema del abanderamiento y cambio del pabellón de barcos pesqueros y repercusiones del problema en la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos*, CL 103/20-Sup.3, FAO, Roma, 1993. Sobre otros antecedentes, vid. VÁZQUEZ, E., *Las Organizaciones Internacionales de Ordenación Pesquera: La Cooperación para la Conservación y Gestión de los Recursos Vivos del Alta Mar*, Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2002, págs. 96 y 97.

²⁴⁵⁴ Borrador de acuerdo sobre el abanderamiento de buques en alta mar para fomentar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación acordadas internacionalmente, en FAO, *Report of the Council of FAO – Hundred and Third Session, Rome, 14-25 June 1993*, CL 103/REP, FAO, Roma, 1993, apéndice E, disponible en <http://www.fao.org/3/t0810e/T0810E12.htm#12> (fecha de última consulta: 10 de junio de 2020). Una versión posterior se puede consultar en el Borrador de acuerdo sobre el abanderamiento de buques en alta mar para fomentar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación acordadas internacionalmente, *Conference – FAO Twenty-seventh Session, Rome, 6 – 25 November 1993*, C 93/26, FAO, Roma, 1993, disponible en <http://www.fao.org/3/v1785en/V1785EN.pdf> (fecha de última consulta: 18 de junio de 2020).

²⁴⁵⁵ Como se puede observar, se trata de una garantía para evitar la duplicidad de las licencias o autorizaciones de pesca y, probablemente, del registro.

como para garantizar el cumplimiento efectivo de las medidas de conservación y ordenación. Además, originalmente, en el artículo IV del borrador, eliminado durante los trabajos de elaboración del acuerdo, prohibía el registro de los buques a los Estados con los que no existiera una relación auténtica, definida según los criterios materiales de nacionalidad o residencia del propietario real del buque y del lugar desde donde se ejerciera el control real sobre las actividades del buque. Sin embargo, debido a las dificultades existentes para la determinación de la relación auténtica y a las discrepancias entre los Estados, se decidió suprimir las referencias al abanderamiento o al registro de los buques y se conservaron únicamente las referencias a las autorizaciones de pesca, con el objetivo de facilitar la adopción del acuerdo²⁴⁵⁶. Por último, en sus artículos V a VII, el borrador preveía las obligaciones de mantener un registro estatal de buques pesqueros, de cooperación internacional y de intercambio de información que se repetirían en posteriores instrumentos de la FAO, y, en su artículo IX, obligaba a las partes a cooperar para evitar que los buques que enarbolaran el pabellón de terceros Estados menoscabaran la efectividad de las medidas internacionales de conservación y ordenación.

En el párr. 13 de la Declaración de Cancún de la Conferencia Internacional sobre Pesca Responsable, de 8 de mayo de 1992, los Estados se comprometieron a adoptar medidas eficaces para evitar el cambio de pabellón de los buques como medio para evitar el cumplimiento de las reglas de conservación y ordenación aplicables a las actividades pesqueras en alta mar. Lo mismo se estableció en el punto 17.53 de la Agenda 21, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD), reunida en Río de Janeiro del 3 al 14 de junio de 1992. En ambos casos, se trataba de declaraciones de carácter político que constituyen las bases de los instrumentos jurídicos que se adoptaron posteriormente en el seno de la FAO²⁴⁵⁷.

En diversas ocasiones, la FAO ha constatado el vínculo entre la pesca INDNR y el desplazamiento de capacidad pesquera entre zonas sometidas ordenaciones de distinta eficacia, es decir, la transferencia de buques hacia Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, por lo que concluía que tal desplazamiento debería limitarse²⁴⁵⁸. En el marco de sus actividades, ha promovido la adopción de tratados internacionales y de planes de acción específicos tanto para luchar contra la pesca INDNR como para

²⁴⁵⁶ Vid. MOORE, G., “The Food and Agriculture Organisation of the United States Compliance Agreement”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, cit., pág. 413; BADENES, M., *op. cit.*, págs. 266 y 267; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 66, y SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1339.

²⁴⁵⁷ Vid., en el mismo sentido, VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 65.

²⁴⁵⁸ FAO, *Informe del 30.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2012*, FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1012, FIPI/R1012 (Es), 2012, disponible en www.fao.org/3/a-i3105s.pdf (fecha de última consulta: 22 de mayo de 2020), pág. 3. Varios años antes, la FAO ya había constatado el nexo entre la sobrecapacidad, el reparto de las cuotas pesqueras, la sobrepesca y la pesca INDNR, en FAO, *Informe del 27.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 5-9 de marzo de 2007*, FIEL/R830 (Es), FAO, Informe de Pesca n.º. 830, 2007, pág. 3, disponible en www.fao.org/3/a1160s/a1160s00.pdf (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2020).

promover específicamente el ejercicio de un control y jurisdicción efectivos por parte de los Estados de pabellón. Por lo que respecta al fenómeno de los pabellones de conveniencia, al igual que la mayoría de las organizaciones internacionales, las medidas adoptadas se refieren generalmente a los buques deficientes o, en relación con la pesca INDNR, los buques que operen fuera de la ley.

Sin embargo, en el seno de la FAO se ha tratado de definir el contenido de la relación auténtica que debe existir entre el buque y su Estado de pabellón. Aunque los aspectos generales se detallaron en el segundo capítulo, es necesario mencionar las especificidades que aquella puede revestir en el ámbito del sector pesquero. Cabe destacar que, aunque el desarrollo doctrinal de esta cuestión en el seno de la FAO ha sido notable, no se ha llegado a ninguna conclusión que haya podido plasmarse en algún instrumento de Derecho internacional, y que los instrumentos adoptados para la lucha contra la pesca INDNR se inscriben, al menos parcialmente, en las teorías formalistas sobre la relación auténtica, ya que inciden en el cumplimiento de las responsabilidades del Estado de pabellón, tomando como contenido de la relación auténtica la posibilidad de que el Estado de pabellón ejerza su responsabilidad para asegurar que el buque no está involucrado en actividades de pesca INDNR²⁴⁵⁹. Por tanto, tampoco en este caso se ha hecho uso de las posibilidades que un concepto material de relación auténtica podría tener (al menos, teóricamente) sobre los riesgos asociados a las actividades marítimas. En la doctrina, después de una década de trabajos en el seno de la OMI, ya se consideraba que la orientación normativa hacia la relación auténtica estaba perdiendo relevancia, aunque se trata de una cuestión que resurge cada cierto tiempo²⁴⁶⁰.

De acuerdo con la petición de la Asamblea General de las Naciones Unidas de estudiar y aclarar el papel de la relación auténtica o “vínculo real” en el ejercicio de control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón para facilitar la aplicación efectiva de los tratados internacionales²⁴⁶¹, la FAO organizó consultas con expertos en

²⁴⁵⁹ *Vid.*, v. gr., el Código de Conducta de la FAO sobre Pesca Responsable de 1995.

²⁴⁶⁰ *Vid.* WARNER-KRAMER, D., *op. cit.*, pág. 527; TREVES, T., “La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: Estado del pabellón, Estado costero y Estado del puerto”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, pág. 144, y TREVES, T., “Jurisdiction over Vessels in the Areas of Pollution and Fisheries: General Report”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, pág. 13.

²⁴⁶¹ Resolución 54/32, aprobada por la Asamblea General el 24 de noviembre de 1999, *Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios*, A/RES/54/32, párr. 8; Informe sobre el proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, Carta de fecha 9 de junio de 2003 dirigida al Presidente de la Asamblea General por los copresidentes del proceso de consultas, A/58/95, de 26 de junio de 2003, párr. 18.b), y Resolución 58/14, aprobada por la Asamblea General el 24 de noviembre de 2003, *La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos*, A/RES/58/14, párr. 22. Sin embargo, ya en el SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los océanos y el derecho del mar*, A/54/429, 30 de septiembre de 1999, párrs. 249 – 256, aunque se reconocía la

las que se concluyó la fundamental importancia del control por parte del Estado de pabellón y se consideró la relación auténtica tenía poca relevancia práctica. Las consultas se realizaron en Sídney, en el año 2001, y en Miami, en 2003.

En el primero de los informes del grupo de trabajo conjunto de la FAO y de la OMI, se extrajeron conclusiones tanto con respecto al Estado de pabellón como en relación con el Estado rector del puerto²⁴⁶². En relación con el Estado de pabellón, se reconoció que era necesario mejorar la aplicación de la responsabilidad y del control del Estado de pabellón sobre los buques que enarbolan su pabellón, y que el Estado de pabellón vinculase el registro del buque a su autorización de pesca²⁴⁶³. Además, se consideró desaconsejable la práctica de eliminar del registro a los buques que incumplieran los términos de su autorización o licencia de pesca, relativamente común en los últimos años en algunos pabellones de conveniencia, porque con ello solo se exporta el problema a otro registro²⁴⁶⁴. Por último, se acordó que los Estados de

contribución de la utilización de pabellones de conveniencia y de los cambios de pabellón a la pesca INDNR, se indicaba la dificultad que representaba la sentencia del TIDM en el caso *Saiga (n.º 2)* para el desarrollo de esta vía de actuación.

²⁴⁶² FAO, *Report of the Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Related Matters – Rome, 9-11 October 2000*, FAO Fisheries Report. No. 637, FIIT/R637 (En), FAO, Roma, 2001, págs. vii y viii, disponible en <http://www.fao.org/3/a-x9436e.pdf> (fecha de última consulta: 2 de junio de 2020). La relevancia de la correcta actuación del Estado de pabellón sobre la pesca INDNR y la necesidad de que un buque no pudiera estar registrado a menos que la autoridad competente del Estado de pabellón dispusiera de un certificado de no objeción de su administración pesquera habían sido puestas de manifiesto en el informe preparatorio de FITZPATRICK, J., “Measures to Enhance the Capability of a Flag State to Exercise Effective Control Over Fishing Vessel”, AUS:IUU/2000/11, 2000, en FAO, *Report of and Papers Presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Sydney, Australia, 15-19 May 2000*, FAO Fisheries Report no. 666, Roma, 2001, disponible en <http://www.fao.org/3/y3274e/y3274e0d.htm> (fecha de última consulta: 3 de junio de 2020). En este mismo informe se indica que, en Derecho internacional público, la relación auténtica no se determina a través de factores socioeconómicos, sino a través del control efectivo del Estado de pabellón sobre un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, que exigiría la expedición de la autorización o licencia de pesca y el establecimiento de registros de buques pesqueros que incluyan información sobre sus autorizaciones de pesca, así como la creación de mecanismos de seguimiento, control y vigilancia.

²⁴⁶³ *Ibid.*, págs. 2 y 3. En el mismo sentido, Resolución 58/14, aprobada por la Asamblea General el 24 de noviembre de 2003, *La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos*, A/RES/58/14, párr. 19. Recuérdese que, en el ámbito de la Unión Europea, se había impuesto el requisito de las autorizaciones de pesca tanto para los buques que pescaran en las aguas de los Estados miembros como para los buques abanderados en los Estados miembros que faenaran en aguas de terceros Estados o en alta mar a partir de 1995 a través del art. 5 del Reglamento (CEE) n.º. 3760/92 del Consejo, de 20 de diciembre de 1992, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura, DOCE L 389, de 31 de diciembre de 1992, págs. 1 – 14.

²⁴⁶⁴ *Ibid.*, pág. 4. De la misma forma, *vid.* WARNER-KRAMER, D. M., y CANTY, K., “Stateless Fishing Vessels: The Current International Regime and a New Approach”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 5, n.º. 2, 2000, pág. 227; SWAN, J., *Fishing Vessels Operating under Open Registers and the Exercise of Flag State Responsibilities – Information and Options*, FAO Fisheries Circular No. 980 FIPP/C980, FAO, Roma, 2002, Parte III, disponible en <http://www.fao.org/3/y3824e/y3824e00.htm#Contents> (fecha de última consulta: 3 de junio de 2020), y CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, págs. 234 – 241.

pabellón deberían cumplir con sus obligaciones internacionales y ratificar o adherirse a los instrumentos jurídicos relativos al control efectivo del Estado de pabellón²⁴⁶⁵. Como se puede observar, en realidad, el grupo de trabajo conjunto no realizó un estudio del significado de la relación auténtica, sino que adoptó una visión más pragmática y formalista, relacionada con el ejercicio efectivo de control y jurisdicción sobre los buques por parte del Estado de pabellón²⁴⁶⁶. En relación con el control por el Estado rector del puerto, se constató que muchos de los convenios de la OMI no resultaban de aplicación a los buques de pesca por el propio ámbito de aplicación de los convenios, por el tamaño de los buques o por falta de ratificación del instrumento por parte del Estado de pabellón del buque, y que el mecanismo de los MOU se podría utilizar en el ámbito de la pesca INDNR en el futuro, aunque, debido a la naturaleza administrativa de los mismos, sería difícil extenderlos a los instrumentos jurídicos relativos a la lucha contra la pesca INDNR²⁴⁶⁷.

Entre las dos consultas de expertos, se publicó una circular de la FAO específicamente para informar de las características y opciones existentes con respecto a los buques pequeños que enarbolaban pabellones de conveniencia²⁴⁶⁸. En ella, se indicaba que proporcionar una definición clara de relación auténtica podría ser de ayuda para la aplicación del artículo 91 de la CNUDM, pero debería hacerse de conformidad con la jurisprudencia internacional, es decir, no como condición del registro, sino como consecuencia de ese acto²⁴⁶⁹. En ella se explicaba que el requisito de registro de los buques de pesca establecido en los distintos instrumentos de Derecho internacional era necesario como primer paso para evitar que se abanderaran buques con un historial de incumplimiento y para permitir que los Estados de pabellón ejercieran un mayor control sobre sus buques y que era necesario evitar los cambios reiterados de pabellón para evitar el incumplimiento del Derecho internacional y de las medidas de conservación y ordenación de las OROP²⁴⁷⁰. Para ello, se indicaba que sería útil armonizar y reducir las diferencias entre los estándares de los distintos Estados de pabellón para evitar

²⁴⁶⁵ *Ibid.*

²⁴⁶⁶ De hecho, en la pág. 4 de este informe, se indica concretamente esta decisión: “*The Working Group agreed there was little benefit in attempting to define the concept of "genuine link" between a vessel and the State whose flag it flies. Instead the Group agreed that a more appropriate approach was to address the key issues that might constitute effective flag State control of a fishing vessel*”.

²⁴⁶⁷ *Ibid.*, págs. 3, 5 y 6.

²⁴⁶⁸ *Vid.* SWAN, J., *Fishing Vessels Operating under Open Registers and the Exercise of Flag State Responsibilities – Information and Options*, FAO Fisheries Circular No. 980 FIPP/C980, FAO, Roma, 2002, disponible en <http://www.fao.org/3/y3824e/y3824e00.htm#Contents> (fecha de última consulta: 3 de junio de 2020).

²⁴⁶⁹ *Ibid.*

²⁴⁷⁰ *Vid.*, además, el párr. 11 de la Resolución 57/142, aprobada por la Asamblea General el 12 de diciembre de 2002, *Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en la alta mar y pesa ilícita, no declarada y no reglamentada, capturas incidentales y descartes en la pesca, y otras cuestiones*, A/RES/57/142, en la que se exhorta a los Estados a tomar medidas eficaces, acordes con el Derecho internacional, para evitar que sus nacionales cambien el pabellón de los buques como medio de eludir el cumplimiento de las normas de conservación y ordenación aplicables a los buques de pesca en alta mar.

incentivar los cambios de pabellón, así como condicionar el registro al cumplimiento de los requisitos exigidos para la concesión de una licencia de pesca²⁴⁷¹. Además, en el informe se reiteraba que el objetivo y la causa de la existencia de registros abiertos era la obtención de beneficios económicos para los correspondientes Estados de pabellón y se calculaba que los beneficios derivados de los 1335 buques abanderados en Estados que ofrecen registros abiertos, que suponían solo el 7 % de su flota, eran de más de tres millones de dólares estadounidenses, notablemente inferiores a los beneficios obtenidos del registro de buques mercantes²⁴⁷². De la misma forma, el imparable crecimiento de la flota de conveniencia se debía a la voluntad de los propietarios o armadores de los buques de optimizar sus beneficios, así como a la reducción de la flota pesquera en algunos Estados²⁴⁷³. En consecuencia, los Estados que ofrecen registros abiertos cumplirían con las obligaciones de Derecho internacional si se vieran afectados negativamente en el ámbito económico por no ejercer su control y jurisdicción efectivos, como había ocurrido con Panamá, Honduras y Belice en la CICAA cuando se habían impuesto medidas restrictivas de mercado frente a esos Estados por el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de los buques que enarbolaban su pabellón²⁴⁷⁴. Por último, se realizó un estudio sobre los progresos que varios Estados que ofrecen registros abiertos para mejorar su control sobre los buques pesqueros que enarbolaban su pabellón, incluyendo la eliminación de su registro de los buques que incumplían reiteradamente el Derecho aplicable, el establecimiento de un sistema de autorizaciones de pesca, la imposición de multas y otro tipo de sanciones en caso de incumplimiento y la participación en las OROP²⁴⁷⁵.

En el segundo informe de la Consulta de Expertos, se indicó que, durante la misma, se produjo un debate sobre la necesidad de aclarar el significado del concepto de vínculo genuino o relación auténtica²⁴⁷⁶. Sin embargo, como en la primera consulta,

²⁴⁷¹ SWAN, J., *Fishing Vessels Operating under Open Registers and the Exercise of Flag State Responsibilities – Information and Options*, cit., parte II, con fundamento en los párrs. 38 – 41 del PAI-INDNR.

²⁴⁷² *Ibid.*, parte III.

²⁴⁷³ *Ibid.*, parte III y Apéndice 9, Tablas 4 y 5.

²⁴⁷⁴ *Ibid.*, parte III. *Vid.* también WARNER-KRAMER, D., *op. cit.*, págs. 514 y 515. Las medidas de mercado han sido definidas por JORGE, J., “The Use of Trade-Related Measures as a Means of Promoting the Sustainable Management of Marine Living Resources”, en FERNÁNDEZ-SÁNCHEZ, P. A. (Ed.), *New Approaches to the Law of the Sea (In Honor of Ambassador José Antonio de Yurriaga-Barberán)*, Nova, New York, 2017, pág. 248, como “el conjunto de controles establecidos en relación con la importación y la exportación de los productos pesqueros para promover la conservación de los recursos marinos vivos y luchar contra el riesgo que supone la pesca INDNR” (traducción propia), que también incluiría la restricción y la prohibición de los desembarcos y transbordos de pescado en puerto, tanto frente a los buques que realizan pesca INDNR, sus capturas, las sociedades que comercian con esos productos o los Estados que no actúan frente al incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las OROP.

²⁴⁷⁵ *Ibid.*, parte IV.

²⁴⁷⁶ En el propio informe se indica que “[...] [a]lgunos Expertos consideraron que este tema debería ser tratado con el fin de aclarar su significado. Eso se podría lograr, por ejemplo desarrollando un conjunto de criterios sobre lo constituye un vínculo genuino entre una embarcación y un Estado del pabellón, un paso que podría contribuir a fortalecer el concepto. Otros expertos expresaron que ya se había realizado esta

prevaleció el estudio de los mecanismos para fortalecer el control de los buques por parte de su Estado de pabellón. Asimismo, se rechazó el uso de la expresión “pabellón de conveniencia” por su imprecisión y sus connotaciones negativas, y se prefirió la de “pabellón de incumplimiento”²⁴⁷⁷. Aunque se consideraba difícil investigar el historial de los buques, se constató que, en la mayoría de los Estados, se solía denegar la inscripción en el registro si se revelaba una tendencia a cambiar frecuentemente de pabellón o existían evidencias de pesca INDNR²⁴⁷⁸. Además, se debatió la cuestión de la eliminación de la inscripción del registro de un buque involucrado en pesca INDNR y, con respecto a esta cuestión, los expertos coincidieron en que tal medida conllevaba el riesgo de que se perdiera el contacto con la embarcación y se transfiriera el problema a otros Estados²⁴⁷⁹. Algunos de los expertos consideraron que era necesario fortalecer los procedimientos técnicos y administrativos para la inscripción en el registro, aunque se reconoció que muchos Estados de pabellón habían vinculado el registro de los buques al proceso de concesión de las autorizaciones de pesca²⁴⁸⁰.

Ninguna de las recomendaciones de la segunda consulta estaba relacionada directamente con la relación auténtica, aunque se aconsejaba a todos los Estados que, como mínimo, exigieran una autorización previa para realizar el trasbordo de pescado en el mar y que mejoraran el cumplimiento de sus obligaciones de control de los buques que enarbolan su pabellón²⁴⁸¹. Se recomendó que se crearan registros de infracciones y sanciones impuestas a una embarcación, independientemente de los cambios en la titularidad, el pabellón o el nombre del buque²⁴⁸². Además, en cuanto al proceso de registro, se recomendó que la eliminación de un buque del registro debería ser una medida de último recurso, que el procedimiento fuera transparente y comprendiera todas las embarcaciones pesqueras, y que los Estados de pabellón comprobaran el historial de las embarcaciones pesqueras antes del registro para descartar a las embarcaciones pesqueras que cambiasen frecuentemente de pabellón o que hubiesen estado involucradas en pesca INDNR, salvo en los casos en los que se determinase que el registro de la embarcación no resultaría en pesca INDNR, y verificasen que la embarcación hubiera sido eliminada de su registro anterior²⁴⁸³. En los casos en los que no fuese posible realizar el seguimiento de las actividades de pesca de los buques en alta

aclaración, sin mucho éxito, y que, en su lugar, existía la necesidad de buscar soluciones u orientaciones más prácticas para ayudar a los Estados del pabellón a ejercer un control efectivo sobre sus embarcaciones.”. *Vid. FAO, Informe de la Consulta de Expertos Sobre Embarcaciones Pesqueras que Operan Bajo Registros Abiertos y su Impacto en la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada, Miami, Florida, Estados Unidos, 23-25 de septiembre de 2003, Informe de Pesca n.º. 722, FAO, Roma, 2004, párr. 11.*

²⁴⁷⁷ *Ibid.*, párrs. 23 y 52.

²⁴⁷⁸ *Ibid.*, párr. 25.

²⁴⁷⁹ *Ibid.*, párrs. 26, 38 y 49.

²⁴⁸⁰ *Ibid.*, párrs. 27 y 28.

²⁴⁸¹ *Ibid.*, párr. 60.

²⁴⁸² *Ibid.*

²⁴⁸³ *Ibid.*

mar, los Estados de pabellón deberían considerar autorizar a terceros Estados a abordar e inspeccionar esas embarcaciones²⁴⁸⁴. Por último, se recomendaba la prohibición del trasbordo de pescado en el mar²⁴⁸⁵.

Durante esta segunda consulta, se presentó un informe específico sobre las embarcaciones pesqueras que operaban en registros abiertos y el ejercicio de sus responsabilidades²⁴⁸⁶. En él se constató que, al igual que en otros sectores económicos, el número de buques que enarbolaban pabellones de conveniencia iba en aumento y que sus actividades preocupaban a las OROP porque suponían un menoscabo para las medidas de conservación y ordenación. Además, se consideró que la interpretación actual de la relación auténtica, de conformidad con la jurisprudencia internacional, era asegurar la aplicación efectiva de los deberes de los Estados de pabellón. Por último, se analizaron las causas por las que los propietarios de los buques podrían estar interesados en abanderar sus buques en Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, ya comentadas, y se mostraron los resultados de una encuesta realizada en las OROP en la que se identificaron los siguientes pabellones de conveniencia implicados en pesca INDNR, independientemente de su participación en las OROP: Antillas Holandesas, Belice, Bolivia, Camboya, Guinea Ecuatorial, Honduras, Islas Caimán, Islas Cook, Liberia, Malta, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Panamá, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Togo, Vanuatu y Venezuela, aunque algunos de ellos oficialmente no matriculaban buques pesqueros.

En 2005, la FAO participó en reuniones con la OMI para determinar el alcance de la relación auténtica. En uno de los informes presentados en este marco se estudiaban los antecedentes jurídicos de la teoría de la relación auténtica y se constataba la diversificación de las aproximaciones al cumplimiento de las medidas de ordenación pesquera eludiendo la definición de la relación auténtica, que ya no se percibía como una medida efectiva para la lucha contra la pesca INDNR²⁴⁸⁷. Este cambio pragmático de política normativa se podría comprobar tanto en la OMI como en la OCDE y en la FAO²⁴⁸⁸.

²⁴⁸⁴ *Ibid.*

²⁴⁸⁵ *Ibid.*

²⁴⁸⁶ *Vid.* SWAN, J., “Embarcaciones pesqueras que operan bajo registros abiertos y el ejercicio de las responsabilidades del Estado del pabellón: información y opciones”, en FAO, *Informe de la Consulta de Expertos Sobre Embarcaciones Pesqueras que Operan Bajo Registros Abiertos y su Impacto en la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada*, Miami, Florida, Estados Unidos, 23-25 de septiembre de 2003, Informe de Pesca n.º. 722, FAO, Roma, 2004, apéndice F.

²⁴⁸⁷ *Vid.* D’ANDREA, A., *The “Genuine Link” Concept in Responsible Fisheries: Legal Aspects and Recent Developments*, FAO Legal Consultant Development Law Service / FAO Legal Papers Online no. 61, Roma, 2006, págs. 11 y 16, disponible en <http://www.fao.org/3/a-bb094e.pdf> (fecha de última consulta: 1 de junio de 2020).

²⁴⁸⁸ *Ibid.*, pág. 11. De la misma manera, OUDE-ELFERINK, A. G., *op. cit.*, págs. 41 – 63, y EDESON, W., “Tools to Address IUU Fishing: the Current Legal Situation”, en FAO, *Report of and Papers Presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Sydney, Australia, 15-19 May 2000*, FAO Fisheries Report No. 666, FAO, Roma, 2001, disponible en <http://www.fao.org/3/y3274e/y3274e0a.htm> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020).

Por otro lado, se ha tratado de evitar que los verdaderos propietarios de los buques se vean beneficiados por las ventajas que ofrecen las legislaciones de algunos Estados (entre los que se incluyen muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia) para cambiar fácilmente de pabellón y para crear personas jurídicas con el fin de obstaculizar la identificación del buque y de su propietario, evitando la aplicación de determinados instrumentos jurídicos, como las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las OROP. Para ello, el Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO ha creado el Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro, en el cual figura el identificador único del buque (IUB) asignado por la OMI²⁴⁸⁹, que permite identificar al buque a lo largo de su vida útil, independientemente de los cambios en la propiedad o el pabellón del buque, y puede ser solicitado por el propietario del buque, el administrador del buque, los astilleros, el operador del buque, el Estado de pabellón, asociaciones de clasificación, abogados y agentes²⁴⁹⁰. El primer proyecto de creación del Registro mundial se realizó en 2014, a solicitud del Comité de Pesca, aunque el programa se propuso en 2005, pero hasta 2017 el sistema no se abrió al público general²⁴⁹¹. En el proyecto piloto del Registro mundial han participado Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, como Comoras y Mauricio²⁴⁹². Sin embargo, cabe destacar que no se trata de un registro en el sentido jurídico del término, sino de un mecanismo mundial de intercambio de información entre los Estados y las OROP que no sustituye ni complementa a los registros de buques nacionales²⁴⁹³, sino que constituye un complemento para la aplicación del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP) y las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón, ya que la transparencia y la publicidad de los datos permitiría identificar

²⁴⁸⁹ La página web de este programa se puede consultar en <http://www.fao.org/global-record/es/> (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020).

²⁴⁹⁰ FAO, *Informe de la cuarta reunión del Grupo de trabajo consultivo y técnico de composición abierta oficioso sobre el Registro mundial, Londres (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), 11-13 de abril de 2018*, FAO Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1253 de la FAO, Roma, 2018, pág. 2, disponible en <http://www.fao.org/3/ca4454es/ca4454es.pdf> (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020).

²⁴⁹¹ FAO, *Declaración de Roma sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de 2005, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO sobre Pesca, Roma, 12 de marzo de 2005*, FAO, Roma, 2005, disponible en <http://www.fao.org/fishery/docs/DOCUMENT/ministerial/2005/iuu/declarations.pdf> (fecha de última consulta: 28 de mayo de 2020); COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *Documento de estrategia – Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro: El camino a seguir en la lucha contra la pesca INDNR*, COFI/2014/SBD 2 (ES), 2014, págs. 1 – 3, disponible en www.fao.org/cofi/41076-074c81dfe71d0340b6ecb466ab6539c5d.pdf (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020), y FAO, *Informe del 33.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2018*, FIAP/R1249 (Es), FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1249, 2019, pág. 6, disponible en <http://www.fao.org/3/ca5184es/CA5184ES.pdf> (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2020).

²⁴⁹² COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *El Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (Registro mundial)*, Roma, 11-5 de julio de 2016, FAO, Roma, 2016, pág. 4, disponible en www.fao.org/3/a-mq648s.pdf (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020).

²⁴⁹³ De hecho, su denominación en inglés es *Global record*, cuya versión primitiva en castellano era “Archivo Mundial”, como se puede observar en el *Informe del 28.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 2-6 de marzo de 2009*, FIEL/R902 (Es), FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º 902, 2009, pág. 9, disponible en www.fao.org/3/i1017s/i1017s00.pdf (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2020).

casos de doble pabellón, de cancelación del registro o de cambio frecuente de pabellón y, en general, a los buques vinculados con la pesca INDNR²⁴⁹⁴.

El Registro mundial es un mecanismo que puede ser útil para hacer frente a las facilidades que ofrecen algunos sistemas jurídicos para la pesca INDNR, ya que incluye datos sobre los buques, sobre las autorizaciones de pesca y transbordo y sobre las medidas adoptadas con respecto a los buques, pero, para garantizar su eficacia, se debe promover la adhesión de la mayor cantidad posible de Estados al sistema de información del Registro mundial, aunque se trata de un mecanismo voluntario, ya que no se descarta que en el futuro pueda convertirse en un instrumento obligatorio²⁴⁹⁵. A mediados de 2018, había 42 Estados participantes y se habían dado de alta 7 213 buques del total de 26 172 buques pesqueros a los que se les había asignado un número de la OMI²⁴⁹⁶, mientras que, a mediados de 2019, participaban 55 Estados y se habían introducido 9083 buques en su base de datos, por lo que su crecimiento se está produciendo a un ritmo considerable, aunque se consideraba necesario reforzar la representación de algunas regiones y estudiar la introducción automatizada de los datos en el sistema para asegurar su vigencia²⁴⁹⁷. Sin embargo, la estimación inicial era que, a lo largo de distintas fases, se pudiese incluir de 400 000 a 450 000 buques pesqueros²⁴⁹⁸, por lo que todavía queda mucho trabajo por hacer. Otro de los problemas encontrados fue la duplicación de números de la OMI, que debía resolver esta organización²⁴⁹⁹.

²⁴⁹⁴ COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *El Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (Registro mundial)*, Roma, 11-5 de julio de 2016, FAO, Roma, 2016, pág. 2, disponible en www.fao.org/3/a-mq648s.pdf (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020), y FAO, *Informe de la primera reunión de las partes en el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, Oslo (Noruega), 29-31 de mayo de 2017*, FIAP/R1211 (Es), FAO, Roma, 2017, pág. 2, disponible en <http://www.fao.org/3/i7909es/i7909es.pdf> (fecha de última consulta: 28 de junio de 2020).

²⁴⁹⁵ COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *El Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (Registro mundial)*, Roma, 11-5 de julio de 2016, FAO, Roma, 2016, pág. 2, disponible en www.fao.org/3/a-mq648s.pdf (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020), pág. 3.

²⁴⁹⁶ FAO, *Informe de la cuarta reunión del Grupo de trabajo consultivo y técnico de composición abierta oficioso sobre el Registro mundial, Londres (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), 11-13 de abril de 2018*, FAO Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1253 de la FAO, Roma, 2018, pág. 1, disponible en <http://www.fao.org/3/ca4454es/ca4454es.pdf> (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020).

²⁴⁹⁷ FAO, *Informe de la quinta reunión del Grupo de trabajo consultivo y técnico de composición abierta oficioso sobre el Registro mundial, Seúl, República de Corea, 13-14 de mayo de 2019*, FAO Informe de pesca y acuicultura n.º. 1285, Roma, 2019, pág. 1, disponible en <http://www.fao.org/3/ca6916es/ca6916es.pdf> (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020).

²⁴⁹⁸ COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *Documento de estrategia – Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro: El camino a seguir en la lucha contra la pesca INDNR*, COFI/2014/SBD 2 (ES), 2014, pág. 8, disponible en www.fao.org/cofi/41076-074c81dfe71d0340b6ecb466ab6539c5d.pdf (fecha de última consulta: 20 de mayo de 2020).

²⁴⁹⁹ *Ibid.*, pág. 2.

4.3.2.2.- La Unión Europea

Por lo que se refiere a la Unión Europea, la primera mención de esta cuestión en el seno de la Unión Europea se realizó de forma incidental en una enumeración de problemas que debían ser aclarados a escala internacional que impedían o dificultaban la toma de decisiones o de los “fenómenos indeseables” que conducían a la sobrepesca y que se debían combatir²⁵⁰⁰. Además, los pabellones de conveniencia se incluyeron como una de las circunstancias modificadoras de las condiciones de competencia en la actividad pesquera en perjuicio de la flota comunitaria en el Libro Verde sobre el Futuro de la Política Pesquera Común²⁵⁰¹.

Sin embargo, el primer documento monográfico de la Unión Europea sobre los pabellones de conveniencia fue un Documento de trabajo de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo de abril de 2001²⁵⁰², en el marco de un procedimiento para elaborar un informe de iniciativa propia que había sido autorizado por el Parlamento Europeo en enero de ese mismo año²⁵⁰³. En él, se destacaba que muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no pertenecían a las OROP y que, por tanto, los buques que enarbolaban su pabellón no estaban vinculados por sus medidas de gestión y conservación de acuerdo con la regla de *pacta tertiis*, por lo que resultaba fundamental que los Estados de pabellón asumiesen su responsabilidad de control de la aplicación del Derecho²⁵⁰⁴. Además, la pertenencia a las OROP no era obligatoria, aunque el Acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento), de 1993, y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre la aplicación de

²⁵⁰⁰ Dictamen del Comité Económico y Social sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a las ayudas a la construcción naval, de 16 de diciembre de 1986, *DOCE* C 68/9, de 16 de marzo de 1987 (con carácter general); Propuesta modificada de Reglamento (CEE) del Consejo, por el que se establece un sistema de licencias que regule la actividad de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro o estén registrados en un puerto de la Comunidad en la zona de reglamentación definida por el convenio NAFO (presentada por la Comisión en virtud del apartado 3 del artículo 149 del tratado CEE), COM(93) 461 final, de 23 de septiembre de 1993, pág. 1; párr. C de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo – Participación de la Comunidad Europea en las Organizaciones Regionales de Pesca (COM(1999) 613 – C5-0108/2000 – 2000/2068(COS)), de 15 de noviembre de 2000, *DOCE* C 223/187, de 8 de agosto de 2001, y párrs. N, 13 y 14 de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la Política Pesquera Común ante el desafío de la globalización de la economía (2000/2027(INI)), de 17 de enero de 2001, *DOCE* C 262/157, de 18 de septiembre de 2001.

²⁵⁰¹ COM(2001) 135 final, de 21 de marzo de 2001, pág. 19.

²⁵⁰² COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º 1, sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 286.566, 11 de abril de 2001, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/pech/20010618/438107ES.pdf> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

²⁵⁰³ COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, cit., pág. 4.

²⁵⁰⁴ COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º 1, sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 286.566, 11 de abril de 2001, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/pech/20010618/438107ES.pdf> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios de 1995 (Acuerdo de Nueva York), contenían disposiciones que intentaban ejercer presión sobre esos Estados para que tomen medidas para hacer cumplir (o, al menos, no debilitar) las medidas regionales de conservación y ordenación de los recursos pesqueros²⁵⁰⁵.

El segundo documento de trabajo preparado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo fue un estudio de caso sobre la actividad de la CICAA contra las actividades de pesca INDNR, por tratarse de una de las OROP más activas en esta cuestión²⁵⁰⁶. En él, se constataba que, desde que, a finales de los años ochenta, la CICAA había empezado a adoptar medidas de conservación y ordenación vinculantes, se había incrementado el número de buques que faenaban bajo pabellones de conveniencia en las aguas reguladas por la CICAA y cuyos Estados de pabellón no ofrecían información sobre las capturas realizadas²⁵⁰⁷. Se adoptaron diez tipos de medidas para paliar esta situación: la recopilación de información para identificar e identificar las capturas INDNR, la colaboración de Estados y entidades que no eran miembros de la CICAA, la promoción de la adhesión a la CICAA de los Estados cuyo pabellón se utilizaba para llevar a cabo las actividades de pesca INDNR, la creación de un programa estadístico para determinados productos, la creación de distintos mecanismos de inspección y vigilancia, la puesta en marcha de planes de acción para pedir la colaboración de los Estados de pabellón, la recomendación de establecer medidas de mercado restrictivas no discriminatorias, la adopción de acuerdos de cumplimiento con Estados parte cuyo pabellón se utilizaba en la pesca INDNR, la prohibición de desembarco y traslado de capturas de Estados que no fueran miembros de la organización, y la publicación de una lista de buques involucrados en la pesca INDNR²⁵⁰⁸. Estas medidas fueron eficaces contra la pesca INDNR, ya que varios Estados de pabellón comenzaron a controlar a sus buques y la expedición de autorizaciones de pesca, e incluso se convirtieron en miembros de esa OROP²⁵⁰⁹. Sin embargo, se había hecho más común el recurso a buques sin registrar y al fletamento a casco desnudo con abanderamiento en Estados que no se considerasen como no cooperantes en materia de pesca INDNR, y existía un problema con el sistema de distribución de cuotas²⁵¹⁰.

El último de los informes preliminares presentados por la Comisión de Pesca versaba sobre la implicación de los nacionales de los Estados miembros en los

²⁵⁰⁵ *Ibid.*, págs. 3 y 4.

²⁵⁰⁶ COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º. 12 sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 286.567, 11 de abril de 2001.

²⁵⁰⁷ *Ibid.*, pág. 3.

²⁵⁰⁸ *Ibid.*, págs. 4 y 5.

²⁵⁰⁹ *Ibid.*, pág. 6.

²⁵¹⁰ *Ibid.*

pabellones de conveniencia²⁵¹¹. En él, se indicaba que, del total de 23000 buques pesqueros que componían la flota mundial, había al menos 392 buques que enarbolaban pabellones de conveniencia cuyo propietario tenía residencia en la Unión Europea²⁵¹², que equivalía al 10 % de la flota pesquera cuya propiedad estaba establecida en la Unión Europea y, particularmente, en Grecia, España, Francia, Alemania y Portugal, y, con menor intensidad, en Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Italia, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido²⁵¹³. Los pabellones más utilizados eran Mauritania (con 51 buques abanderados) y Belice (51 buques abanderados), Panamá (47 buques), Honduras (29) y San Vicente y las Granadinas (27)²⁵¹⁴. Como se puede observar, salvo Mauritania, todos los Estados de pabellón se consideran pabellones de conveniencia en el sector del transporte marítimo. De ellos, Panamá, Belice, Honduras y San Vicente y las Granadinas habían estado sujeta a prohibiciones de importación de determinadas especies impuestas por la CICAA, pero también se habían impuesto tales medidas a otros Estados de pabellón de buques propiedad de nacionales de los Estados miembros, como Barbados, Liberia, Mozambique, Antillas Holandesas, Sierra Leona y Vanuatu²⁵¹⁵. En algunos casos, los Estados miembros habían concedido ayudas públicas para transferir los buques a registros de terceros Estados²⁵¹⁶.

Posteriormente, en octubre de 2001, se adoptó una Opinión de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo para la Comisión de Pesca sobre la cuestión²⁵¹⁷. En este documento, se considera el impacto de los pabellones de conveniencia en el sector pesquero como una manifestación del fenómeno general que afecta tanto a la seguridad del transporte marítimo como a las normas de competencia²⁵¹⁸. La Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo solicitó a la Comisión de Pesca que incluyera varios puntos en su propuesta de resolución, entre los cuales destacaban la aprobación de un reglamento que permitiese ejercer un control

²⁵¹¹ COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º 3, sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 309.162, 25 de septiembre de 2001, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/pech/20011008/448506ES.pdf> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

²⁵¹² En 2009, se estimaba que el número de buques pesqueros de 24 o más metros de eslora que enarbolaban pabellón de conveniencia ascendía a 1061, y que se desconocía el pabellón de otro 8.5 % de la flota pesquera mundial. *Vid.* ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION, *Lowering the Flag – Ending the use of Flags of Convenience by Pirate Fishing Vessels*, EIJ, London, 2009, pág. 4.

²⁵¹³ *Ibid.*, pág. 2.

²⁵¹⁴ *Ibid.*

²⁵¹⁵ *Ibid.*, pág. 3.

²⁵¹⁶ *Ibid.*

²⁵¹⁷ COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL, TRANSPORTES Y TURISMO PARA LA COMISIÓN DE PESCA, *Opinión sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, 2000/2302(INI), PE 301.808, 15 de octubre de 2001, págs. 16 – 19, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2001-0405+0+DOC+PDF+V0//ES> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

²⁵¹⁸ *Ibid.*, pág. 17. Nótese la limitación del interés sobre la cuestión a los ámbitos de competencia de la Unión Europea.

estricto sobre los buques que enarbolasen pabellón de conveniencia y que se incluyera en las negociaciones de adhesión la inclusión del acervo comunitario en materia de protección marítima²⁵¹⁹. Aunque esta última propuesta no se incluyó en el borrador, efectivamente se había incluido el acervo comunitario sobre protección marítima en las negociaciones de adhesión de Malta y Chipre, aunque inicialmente los resultados de protección marítima de los buques inscritos en el registro maltés resultaban “inquietantes”²⁵²⁰.

En noviembre de 2001, se adoptó la propuesta de resolución del Parlamento Europeo sobre el papel de los pabellones de conveniencia²⁵²¹, basada en el informe de la Comisión de Pesca y la opinión de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. En ella se reconocía la utilización cada vez más frecuente de pabellones de conveniencia en el sector de la pesca (como Belice, Chipre, Honduras, las Antillas Holandesas y San Vicente y las Granadinas) y sus repercusiones sobre el medioambiente marino y el trabajo a bordo de los buques de pesca. Además, se instaba a los Estados a desalentar y evitar la utilización de fondos públicos para financiar la transferencia de los buques de pesca que enarbolasen su pabellón a registros de Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, así como a ratificar lo antes posible el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces y a aplicar íntegramente el Plan de Acción Internacional de la FAO para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada. En relación con el Derecho derivado, se exigía que se cumpliera efectivamente el Derecho comunitario y, particularmente, el Reglamento (CEE) n.º 2847/93 del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común²⁵²², incluyendo las inspecciones exhaustivas en puertos antes de permitir la descarga de capturas, que debería enmendarse para permitir la descarga de pescado únicamente cuando se hubiese demostrado que había sido capturado de conformidad con las medidas de control del Acuerdo de Nueva York, y que se incorporase al Derecho comunitario la lista de Estados y territorios considerados como pabellones de conveniencia de las OROP. Además, mencionaba la prohibición impuesta por el Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA) a la importación de pescado capturado por buques que enarbolaban determinados pabellones de conveniencia y el establecimiento de un registro de buques autorizados a pescar en la zona sujeta a su regulación.

²⁵¹⁹ *Ibid.*, pág. 19.

²⁵²⁰ Respuesta del Sr. Verheugen en nombre de la Comisión, E-0075/2000, de 22 de febrero de 2000, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2000-0075&language=ES> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

²⁵²¹ COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, cit., pág. 4.

²⁵²² DOCE L 261, de 20 de octubre de 1993, pags. 1 – 16.

En el informe que acompañaba a la propuesta de resolución²⁵²³, se indicaban dos estrategias para reforzar la responsabilidad del Estado de pabellón: forzar a los Estados de pabellón a garantizar que se cumple el Derecho internacional y desalentar la utilización de pabellones de conveniencia por parte de navieros comunitarios. Concretamente, se preveía el fomento de la aplicación de las medidas de conservación y administración adoptadas por las OROP, el Acuerdo de Cumplimiento, el Acuerdo de Nueva York, el Código de Conducta para la Pesca Responsable y el PAI-INDNR. En cuanto al segundo punto, se planteaba reforzar la prohibición de utilizar recursos públicos para que los buques se transfirieran a pabellones de conveniencia exigiendo la devolución de los subsidios si se transfiriera el buque al registro de un Estado que ofrece pabellón de conveniencia. Además, se criticaba la política seguida por algunos Estados de pabellón de cancelar el registro de los buques que realizan pesca INDNR, que debería ser sustituida por otra que garantizase que los buques cumplen las medidas de gestión y conservación internacionales. En cuanto a la responsabilidad del Estado rector del puerto, se optaba por el control del desembarco de las capturas, aunque se criticaba el primer punto del artículo 28 *octies* del Reglamento (CEE) n.º. 2847/93, que limitaba la prohibición de descarga de las capturas realizadas en alta mar por buques de terceros Estados que pudieran considerarse INDNR a las áreas reglamentadas por una OROP de la que fuera miembro la Comunidad Europea, precisamente por limitar el control de la pesca INDNR a un grupo de OROP y no a todas ellas. Además, en cuanto a los Estados de mercado de los productos procedentes de la pesca INDNR, se sugería la introducción de aranceles de importación de conformidad con el artículo 22 del Reglamento (CE) n.º. 2820/98 del Consejo, de 21 de diciembre de 1998, relativo a la aplicación de un plan plurianual de preferencias arancelarias generalizadas durante el período comprendido entre el 1 de julio de 1999 y el 31 de diciembre de 2001²⁵²⁴. Por último, se planteaba la extensión de la aplicación del Reglamento (CEE) n.º. 2847/93 a los nacionales comunitarios que fueran propietarios de buques que no enarbolasen el pabellón de los Estados miembros o que trabajasen o prestasen servicios a bordo de los mismos.

La resolución del Parlamento Europeo sobre la función de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca se adoptó finalmente el 13 de diciembre de 2001²⁵²⁵. Un análisis de su texto permite comprobar que se aprobó sin cambios con respecto a la propuesta de noviembre de ese mismo año. Por tanto, la posición del Parlamento Europeo se podría resumir en la necesidad de adoptar medidas políticas y económicas para evitar la transferencia de buques a Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, así como de reforzar la aplicación efectiva del Derecho comunitario sobre

²⁵²³ *Ibid.*, págs. 9 – 15.

²⁵²⁴ *DOCE* L 357, de 30 de diciembre de 1998, págs. 1 – 112.

²⁵²⁵ Resolución del Parlamento Europeo sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca, 2000/2302(INI), A5-0405/2001, de 13 de diciembre de 2001, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P5-TA-2001-0716+0+DOC+XML+V0//ES> (fecha de última consulta: 19 de mayo de 2020).

control de las capturas y de incluir de alguna forma la lista de buques de buques involucrados en actividades de pesca INDNR.

Poco tiempo después, en su Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada de 2002²⁵²⁶, la Comisión también se refirió a la cuestión de la utilización de pabellones de conveniencia en el ámbito pesquero, considerándola como un riesgo considerable para la supervivencia de la pesca en todo el mundo y añadiendo que la entonces Comunidad Europea tenía “el deber de actuar por su propio interés y por el de la colectividad internacional con el fin de luchar contra este tipo de fenómeno”²⁵²⁷. De hecho, la primera actuación comunitaria prevista en este plan de actuación era el control de los nacionales por los Estados miembros, con el objetivo de disuadirlos de someter sus buques pesqueros a la jurisdicción de un Estado que no cumpliera sus obligaciones como Estado de pabellón y evitar la distorsión de la competencia y el riesgo para la sostenibilidad de la gestión de los recursos pesqueros que suponen los pabellones de conveniencia²⁵²⁸. Además, la decimotercera propuesta de la Comisión consistía precisamente en la definición del vínculo sustancial entre el buque y su Estado de pabellón, ya que consideraba que el vacío jurídico sobre esta cuestión permitía la existencia de este fenómeno y que su definición eliminaría “el margen de mala fe resultante de la falta de normas internacionales” y permitiría determinar qué Estados se negaban a cooperar para garantizar una conservación y gestión sostenibles de los recursos pesqueros²⁵²⁹. La Comisión no propuso ningún criterio en la comunicación, pero sí indicó que se debería hacer hincapié en la capacidad del Estado de pabellón para ejercer su control efectivo sobre sus buques pesqueros y que se debería promover la celebración de un acuerdo internacional en el que se establecieran las condiciones de aplicación del artículo 91 de la CNUDM en relación con los buques pesqueros²⁵³⁰. De la misma forma, se preveía la celebración de una conferencia internacional para definir los derechos y obligaciones del Estado rector del

²⁵²⁶ Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas – Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada, COM(2002) 180 final, de 28 de mayo de 2002, disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52002DC0180&from=ES> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020).

²⁵²⁷ *Ibid.*, pág. 3.

²⁵²⁸ Esta cuestión se regula actualmente en el Reglamento (CE) n.º. 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º. 847/96, (CE) n.º. 2371/2002, (CE) n.º. 811/2004, (CE) n.º. 768/2005, (CE) n.º. 768/2005, (CE) n.º. 2115/2005, (CE) n.º. 2166/2005, (CE) n.º. 388/2006, (CE) n.º. 509/2007, (CE) n.º. 676/2007, (CE) n.º. 1098/2007, (CE) n.º. 1300/2008 y (CE) n.º. 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º. 2847/93, (CE) n.º. 1627/94 y (CE) n.º. 1966/2006, *DOUE* L 343, de 22 de diciembre de 2009, págs. 1 – 50.

²⁵²⁹ Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas – Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada, COM(2002) 180 final, de 28 de mayo de 2002, págs. 10 y 11.

²⁵³⁰ *Ibid.*, pág. 11.

puerto, con el fin de obstaculizar las actividades de los buques que enarbolasen pabellones de conveniencia y de los puertos de conveniencia²⁵³¹.

En 2002, el Parlamento Europeo reiteró que los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia en el sector de la pesca debilitaban las condiciones sociales y las condiciones de trabajo de las tripulaciones, y eludían las medidas de conservación y gestión de recursos²⁵³². Como factores por los que los armadores recurren a este tipo de pabellones, señalaba el deseo de evadir impuestos y la voluntad de dificultar la identificación de los responsables de la pesca INDNR y de eludir el cumplimiento de las medidas de conservación y gestión de los recursos haliéuticos²⁵³³. Por ello, pedía a la Unión Europea que prohibiese el acceso a los puertos de los Estados miembros a los buques pesqueros o de transporte de pescado que enarbolasen pabellones de conveniencia, a los buques pesqueros que practicasen la pesca INDNR y a los buques de transporte de pescado que hayan transbordado mercancía proveniente de los buques anteriores. No obstante, no se ofrecía una definición de pabellones de conveniencia. La solicitud de prohibición de los pabellones de conveniencia en las “aguas territoriales de la Unión Europea” se reiteró en la resolución del Parlamento Europeo sobre la catástrofe del *Prestige*, de diciembre de 2002²⁵³⁴. En 2007, la Comisión renovó la estrategia comunitaria para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y, entre los factores que perpetuaban la pesca INDNR, citó la ausencia de obstáculos para los agentes económicos involucrados en actividades de pesca INDNR, las ventajas que ofrecen los Estados que mantienen registros abiertos o que no quieren o no pueden ejercer un control adecuado de sus flotas pesqueras para que respeten las medidas de conservación y ordenación, y la facilidad para evitar el seguimiento de los buques a

²⁵³¹ *Ibid.* Sobre el concepto de puertos de conveniencia, *vid.* PETROSSIAN, G. A.; MARTEACHE, N., y VIOLLAZ, J., “Where do ‘Undocumented’ Fish Land? An Empirical Assessment of Port Characteristics for IUU Fishing”, *European Journal on Criminal Policy and Research*, vol. 21, n.º. 3, 2015, págs. 337 – 351, donde se identifican como tales, entre otros, los puertos de Port Louis (Mauricio), Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Tánger (Marruecos), Mombasa (Kenia), Port Victoria (Seychelles), Qingdao (China), Tanjung Priok (Indonesia), Walvis Bay (Namibia), Montevideo (Uruguay), Tenjong Pelepas (Malasia) y Las Palmas de Gran Canaria (España).

²⁵³² Párr. M de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la Comunicación de la Comisión sobre el plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada (COM(2002) 180 - C5-0332/2002 - 2002/2176(COS)), A5-0362/2002, de 20 de noviembre de 2002, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P5-TA-2002-0546+0+DOC+XML+V0//ES> (fecha de última consulta: 1 de junio de 2020).

²⁵³³ Párr. N de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la Comunicación de la Comisión sobre el plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada (COM(2002) 180 - C5-0332/2002 - 2002/2176(COS)), A5-0362/2002, de 20 de noviembre de 2002.

²⁵³⁴ Párr. 6 de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la catástrofe ocasionada por el petrolero *Prestige*, de 19 de diciembre de 2002 (P5 TA(2002)0629), disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P5-TA-2002-0629+0+DOC+XML+V0//ES> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020). También se incluyó una crítica a la laxitud de las normas y controles en el sistema de pabellones de conveniencia en el párr. 8 de la Resolución del Parlamento Europeo sobre las consecuencias económicas y medioambientales del naufragio del *Erika*, de 2 de marzo de 2000 (B5-0181 – 0186/2000), *DOCE C* 346/95, de 4 de diciembre de 2000.

través de los cambios frecuentes de pabellón²⁵³⁵. Frente a esta situación, se proponía fomentar la adopción de medidas por parte de los Estados rectores del puerto o los Estados de comercialización de los productos²⁵³⁶.

Años después, el Parlamento Europeo reiteró el perjuicio que los pabellones de conveniencia suponían para la lucha contra la pesca INDNR y solicitó a la Comisión y a los Estados miembros que disuadieran a los agentes económicos que, dentro de la entonces Comunidad Europea, quisieran recurrir a pabellones de conveniencia, y que definieran el “vínculo sustancial” entre el buque de pesca y su Estado de pabellón²⁵³⁷. Aunque todavía no se ha conseguido ofrecer un concepto de relación auténtica en el sector pesquero, la Unión Europea ha utilizado la ausencia de garantía de la relación auténtica como uno de los argumentos a favor de la inclusión de un determinado Estado en la lista de terceros países no cooperantes en materia de lucha contra la pesca INDNR, por considerar que tal omisión infringía el artículo 91 de la CNUDM²⁵³⁸.

En 2011, en una resolución en la que consideraba la pesca INDNR como una de las mayores amenazas para la biodiversidad de los océanos y una forma grave de competencia desleal, el Parlamento Europeo abogó por que la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de las normas por parte de los buques debía seguir recayendo sobre los Estados de pabellón, ya que la delegación de esta responsabilidad obstaculizaría la lucha contra la pesca INDNR²⁵³⁹. Sin embargo, recomendó identificar y sancionar a los operadores de la Unión Europea que infrinjan las normas comunitarias en materia de lucha contra la pesca INDNR e instó a los Estados miembros a perseguir y enjuiciar a los buques, propietarios, sociedades, empresas o individuos involucrados en actividades de pesca INDNR como autores de delitos ambientales o económicos, sancionándolos, en caso de infracciones graves o reiteradas, con la retirada definitiva de licencias y la denegación de acceso a instalaciones portuarias, así como a garantizar que sus nacionales no apoyen ni incurran en actividades de pesca INDNR²⁵⁴⁰. De esta

²⁵³⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre una nueva estrategia comunitaria para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, COM(2007) 601 final, 17 de octubre de 2007, pág. 6.

²⁵³⁶ *Ibid.*

²⁵³⁷ Párrs. B, 14.i) y 14.xi) de la Resolución del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), de 15 de febrero de 2007, *DOCE C 287 E/502*.

²⁵³⁸ Párrs. 22 y 32 de la Decisión de la Comisión de 23 de mayo de 2017 por la que se cursa una notificación a la República de Liberia sobre la posibilidad de que se la identifique como tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 169/11*, de 30 de mayo de 2017.

²⁵³⁹ Párrs .1, 3 y 6 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011), disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2011-0516&language=ES&ring=A7-2011-0362> (fecha de última consulta: 2 de julio de 2020).

²⁵⁴⁰ Párrs. 8, 21 y 44 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011).

manera, el Parlamento Europeo se pronunció sobre la implicación de los verdaderos propietarios de los buques que realizan pesca INDNR, independientemente del pabellón con el que operen en el mar. Además, apoyó el desarrollo de listas de buques que realizan pesca INDNR en el marco de las OROP y la prohibición de los trasbordos de capturas en alta mar²⁵⁴¹. Por último, solicitó la adopción urgente de medidas que pusieran fin al uso de pabellones de conveniencia en los buques pesqueros, que definió como “una práctica que permite a los buques pesqueros operar de manera ilegal, con impunidad y en grave detrimento de los ecosistemas marinos, las poblaciones de peces, las comunidades costeras, la seguridad alimentaria, especialmente en los países en desarrollo, y el sector de la pesca legítima y respetuosa con la ley”²⁵⁴². En ese sentido, añadió que debería realizarse una evaluación independiente del cumplimiento del Derecho internacional por parte de los Estados de pabellón y de las OROP²⁵⁴³. Asimismo, manifestó su preocupación por la realización de otras actividades de delincuencia organizada transnacional por parte de quienes se dedican a la pesca INDNR, como la explotación y trata de seres humanos, el blanqueo de dinero, la corrupción, el tráfico de bienes robados, la evasión fiscal y el fraude aduanero²⁵⁴⁴.

En 2012, en su resolución sobre la dimensión exterior de la política pesquera común, el Parlamento Europeo no mencionó los pabellones de conveniencia²⁵⁴⁵. Sin embargo, propuso que los buques que hubieran abandonado temporalmente el registro de un Estado miembro para beneficiarse de posibilidades de pesca en otros lugares no pudieran beneficiarse durante 24 meses de las posibilidades de pesca en virtud de un acuerdo de pesca sostenible y de sus protocolos en vigor en el momento de su baja, si volvieran a inscribirse en el registro de algún Estado miembro, y que se debería hacer lo propio en relación con los buques que cambiasen temporalmente de pabellón para pescar en las aguas reguladas por cualquier OROP²⁵⁴⁶. Además, solicitó que se

²⁵⁴¹ Párr. 37 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011).

²⁵⁴² Párr. 43 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011).

²⁵⁴³ Párr. 46 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011). En el párr. 61, se indica que se debería mejorar la transparencia en la propiedad de los buques y actividades de pesca para impedir la venta y la explotación de buques pesqueros por parte de empresas cuyos propietarios efectivos no pudieran identificarse.

²⁵⁴⁴ Párr. 60 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011). Sobre este punto, *vid.* también MARTINI, M., *Illegal, unreported and unregulated fishing and corruption*, Anti-Corruption Resource Centre, Bergen 2013, disponible en https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/helpdesk/392_Illegal_unreported_and_unregulated_fishing_and_corruption.pdf (fecha de última consulta: 28 de septiembre de 2020).

²⁵⁴⁵ Resolución del Parlamento Europeo, de 22 de noviembre de 2012, sobre la dimensión exterior de la política pesquera común – Dimensión exterior de la política pesquera común (2011/2318(INI), P7_TA(2012)0461), *DOUE C* 419/175, de 16 de diciembre de 2015.

²⁵⁴⁶ Párr. 31 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 22 de noviembre de 2012, sobre la dimensión exterior de la política pesquera común – Dimensión exterior de la política pesquera común (2011/2318(INI), P7_TA(2012)0461).

estudiasen métodos para crear incentivos para que los buques que enarbolan el pabellón de algún Estado miembro permanezcan en el registro a menos que vayan a navegar con pabellón de otros Estados “inscritos debidamente en todas las OROP”, garantizando una competencia leal entre los pabellones de los Estados miembros y los de terceros Estados, recurriendo, si fuera necesario, a medidas relacionadas con el mercado²⁵⁴⁷.

4.4.- Instrumentos jurídicos de control de la pesca INDNR: las limitaciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en los tratados internacionales y medidas de gestión y conservación de las OROP

4.4.1.- El tratamiento del pabellón y las limitaciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en los tratados internacionales y en los instrumentos de *soft law* adoptados en el seno de las Naciones Unidas y de la FAO

El marco jurídico fundamental de la pesca en los distintos espacios marítimos lo proporciona actualmente la CNUDM²⁵⁴⁸. No existen condiciones especiales para que los Estados de pabellón otorguen su nacionalidad a los buques pesqueros, por lo que esta se rige por la libertad de establecimiento de los criterios para la concesión del pabellón que se aplica a todas las actividades marítimas. Aunque el contenido del régimen general de la pesca en Derecho del mar resulta bien conocido, conviene realizar un breve repaso sobre sus disposiciones más relevantes. Incluso en los espacios no sujetos a apropiación de los Estados, los Estados de pabellón deben respetar un principio rector fundamental al ejercer su libertad de pesca: la conservación y gestión sostenible de los espacios

²⁵⁴⁷ Párr. 74 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 22 de noviembre de 2012, sobre la dimensión exterior de la política pesquera común – Dimensión exterior de la política pesquera común (2011/2318(INI), P7_TA(2012)0461).

²⁵⁴⁸ Para un análisis del desarrollo de la regulación sobre el acceso a los recursos vivos de alta mar, *vid.* CORRAL, M., *op. cit.*, págs. 27 – 60; BADENES, M., *op. cit.*, págs. 8 – 68; CASADO, R., *La pesca en alta mar*, *cit.*, págs. 15 – 62; SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar*, *cit.*, págs. 443 – 452, especialmente sobre las zonas colindantes a las ZEE de los Estados; GUTIÉRREZ, C., “Desventuras contemporáneas de la libertad de pesca en alta mar”, *Anales de Derecho de la Universidad de Murcia*, vol. 17, n.º. 1, 1999, págs. 227 – 258; VÁZQUEZ, E., *Las Organizaciones Internacionales de Ordenación Pesquera: La Cooperación para la Conservación y Gestión de los Recursos Vivos del Alta Mar*, *cit.*, págs. 29 – 65; BAIRD, R., “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An Analysis of the Legal, Economic and Historical Factors Relevant to Its Development and Perspective”, *Melbourne Journal of International Law*, vol. 5, n.º. 2, 2004, págs. 306 – 320; GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*, págs. 98 – 107; WARNER, R., *Protecting the Oceans Beyond National Jurisdiction: Strengthening the International Law Framework*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2009, págs. 67 – 97, y VÁZQUEZ, E., “El equilibrio entre los derechos y deberes de los Estados ribereños y los de otros Estados interesados respecto de los recursos marinos vivos”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 301 – 330. Sobre el desarrollo de un régimen de privatización de los océanos como consecuencia de las disposiciones sobre la ZEE y la alta mar y la alteración del frágil equilibrio establecido por la CNUDM, *vid.* ROS, N., “Modern Law of the Sea: From Governance to Privatization”, *Waseda Bulletin of Comparative Law*, vol. 37, n.º. 1, 2019, págs. 11 – 37, y ROS, N., « La privatisation des mers et des océans », en CHAUMETTE, P. (Dir.) *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation / Le Droit de l’Océan transformé par l’exigence de conservation de l’environnement marin*, Marcial Pons, Madrid, 2019, págs. 169 – 187, disponible en <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02396208/document> (fecha de última consulta: 8 de julio de 2020).

marítimos. De la misma forma, se debe tener en cuenta que la jurisdicción de los Estados ribereños es más amplia en su ZEE precisamente en relación con sus recursos pesqueros, entre otros ámbitos.

Con mayor o menor intensidad, el objetivo de conservación y gestión sostenible de los recursos marinos vivos está presente en todos los espacios marítimos. Por razones obvias, la regulación se detalla más en la ZEE y en alta mar. En la ZEE, el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para la explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y, aunque en relación con los terceros Estados se aplica el régimen de alta mar²⁵⁴⁹, en atención a los derechos del Estado ribereño, éste debe determinar la captura permisible de recursos vivos en su ZEE, garantizar que su preservación no se vea afectada por un exceso de explotación y solo podrá permitir a los demás Estados la explotación de su excedente, siempre y cuando se realice de conformidad con las medidas de conservación y las leyes y reglamentos del Estado ribereño²⁵⁵⁰. En el caso de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias, los Estados en cuyas ZEE se encuentren deberán cooperar, directamente o a través de las organizaciones subregionales, regionales o internacionales apropiadas, para adoptar las medidas necesarias para asegurar su conservación²⁵⁵¹. Además, el Estado ribereño podrá tomar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos sobre la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la ZEE, incluyendo la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales, pero no las penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados²⁵⁵². En caso de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará al Estado de pabellón las medidas y sanciones impuestas²⁵⁵³.

En el caso de la alta mar, la regla general es la libertad de pesca y el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón²⁵⁵⁴. El significado del pabellón y la

²⁵⁴⁹ Arts. 56.1.a), 58 y 86 de la CNUDM. Para una interpretación general de las disposiciones de la CNUDM sobre la ZEE, *vid.* VÁZQUEZ, E., *Las Organizaciones Internacionales de Ordenación Pesquera: La Cooperación para la Conservación y Gestión de los Recursos Vivos del Alta Mar*, *cit.*, págs. 70 – 80; GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*, págs. 62 – 96, y HARRISON, J., “Safeguards against Excessive Enforcement Measures in the Exclusive Economic Zone – Law and Practice”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 217 – 248.

²⁵⁵⁰ Arts. 61 y 62 de la CNUDM.

²⁵⁵¹ Arts. 63 y 64 de la CNUDM.

²⁵⁵² Art. 73.1 y 3 de la CNUDM.

²⁵⁵³ Art. 73.4 de la CNUDM.

²⁵⁵⁴ Arts. 87.1.e) y 92 de la CNUDM. Nótese que en el art. 1.d) del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO indica que la obligación de establecer un registro de buques pesqueros se puede cumplir a través de un registro independiente o a través del registro general de embarcaciones. En el caso de España, las embarcaciones pesqueras se deben inscribir en las listas 3.ª y 4.ª del Registro de Buques y Empresas Navieras, pero también existen dos registros especiales en el ámbito de las actividades pesqueras: el Registro de Profesionales del Sector Pesquero y el Registro General de la Flota Pesquera, regulados en los arts. 44 y 57 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, *BOE* núm. 75, de 28 de

extensión de la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón son las mismas que en el resto de actividades marítimas. Por tanto, de acuerdo con el régimen de la CNUDM, en alta mar, un Estado distinto del Estado de pabellón que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado de pabellón, que deberá investigar el caso y tomar las medidas necesarias para corregir la situación²⁵⁵⁵. Además, los buques de guerra que se encuentren en alta mar tendrán derecho de visita en caso de que se sospeche que un buque no tiene nacionalidad o tiene la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarboles un pabellón extranjero o se nieguen a enarbolar su pabellón, lo cual es especialmente relevante en el caso de los buques de pesca INDNR, cuya nacionalidad es especialmente difícil de identificar en muchas ocasiones²⁵⁵⁶. De la misma forma, en caso de que un buque extranjero hubiera infringido las leyes y reglamentos del Estado ribereño en relación con la explotación de los recursos de su ZEE, se podrá continuar en alta mar la persecución que se hubiera iniciado en la ZEE, en las condiciones y con los límites previstos ordinariamente²⁵⁵⁷.

Al margen de estas disposiciones generales, la CNUDM prevé disposiciones especiales sobre la conservación y la administración de los recursos vivos en la alta mar²⁵⁵⁸. Así, se establece que todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar y de cooperar con otros Estados en su adopción o en el establecimiento de organizaciones subregionales o regionales de pesca, siempre y cuando las medidas se refieran a sus propios nacionales y se realicen de conformidad con criterios científico-técnicos y sin resultado discriminatorio para los pescadores de algún Estado²⁵⁵⁹. De la misma forma, los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar con sujeción a sus obligaciones convencionales; a los derechos, deberes e intereses de los Estados ribereños y a las disposiciones de la CNUDM²⁵⁶⁰. Estas disposiciones constituyen el fundamento jurídico de la constitución de las OROP. Como se puede observar, en este punto, la CNUDM se aparta (al menos, semánticamente) del enfoque centrado en los Estados de pabellón, enfatizando que la obligación de los Estados se refiere a sus propios nacionales, lo cual puede entenderse en el sentido formal del

marzo de 2001, así como en el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca, *BOE* núm. 245, de 10 de octubre de 2009.

²⁵⁵⁵ Art. 94.6 de la CNUDM.

²⁵⁵⁶ Art. 110.1.d) y e) de la CNUDM y art. 21.17 del Acuerdo de Nueva York. Sobre el derecho de visita en buques sin nacionalidad, *vid.* MCDORMAN, T. L., "Stateless Fishing Vessels, International Law and the U.N. High Seas Fisheries Conference", *cit.*, págs. 538 – 541.

²⁵⁵⁷ Art. 111.2 de la CNUDM.

²⁵⁵⁸ Arts. 116 – 120 de la CNUDM.

²⁵⁵⁹ Arts. 117 – 119 de la CNUDM. De acuerdo con BADENES, M., *op. cit.*, pág. 37, para el cumplimiento de la obligación de cooperación para la conservación y administración de los recursos vivos de alta mar basta con llevar a cabo negociaciones de buena fe tendentes a la conclusión de un acuerdo o a la adopción de medidas de conservación y ordenación de los recursos vivos.

²⁵⁶⁰ Art. 116 de la CNUDM.

registro, es decir, de los buques que enarbolan su pabellón (y, por tanto, sin abandonar realmente al Estado de pabellón como centro de atención)²⁵⁶¹, pero también en relación con las personas físicas o jurídicas que gozan de su nacionalidad y se dedican a actividades pesqueras. Esto justificaría determinadas medidas sancionadoras que han adoptado algunos Estados para evitar que sus nacionales realicen pesca INDNR, incluso a bordo de buques con pabellón de conveniencia²⁵⁶², así como la extensión de las exigencias de la Política Pesquera Común a los nacionales de los Estados miembros, sin perjuicio de la responsabilidad principal del Estado de pabellón²⁵⁶³.

Además de la CNUDM, existen otros instrumentos bien conocidos que constituyen el *corpus* jurídico de la lucha contra la pesca INDNR, aunque no la regulan expresamente²⁵⁶⁴. Se trata del Acuerdo de Cumplimiento, el Acuerdo de Nueva York, el Código de Conducta para la Pesca Responsable, el PAI-INDNR, el AMERP y varias directrices voluntarias. Como se puede apreciar, la principal dificultad reside en la ausencia de imperatividad de algunos de ellos y en el aparente solapamiento de sus disposiciones, que se soluciona fácilmente atendiendo a sus ámbitos de aplicación. La mayoría de estos instrumentos han sido adoptados en el seno de la FAO. A efectos prácticos, el contenido fundamental de estos instrumentos reside en las limitaciones a la concesión de licencias de pesca y las derogaciones o limitaciones de la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en materia de pesca. En cuanto a la concesión de licencias de pesca, ya se ha mostrado cómo la FAO consideró este requisito como parte necesaria de la relación auténtica que debe existir entre el buque y su Estado de pabellón. Por ello, todos estos instrumentos reflejan las obligaciones que deberían cumplir los Estados de pabellón de los buques pesqueros, desarrollando el contenido del artículo 94 de la CNUDM.

²⁵⁶¹ En este sentido, CASADO, R., *La pesca en alta mar*, *cit.*, pág. 50.

²⁵⁶² Nos estamos refiriendo, fundamentalmente, a medidas como las establecidas en el Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia. Para un comentario sobre este Real Decreto, *vid.* ROIS, L., “El control por el Estado de sus nacionales como medio para combatir las actividades pesqueras ilícitas: El Real Decreto 1134/2002 de 31 de octubre, sobre la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 6, n.º. 1, 2003, págs. 1 – 12. En MESEGUER, J. L., *Derecho Internacional de los Ecosistemas Marinos*, *cit.*, págs. 135 – 137, se puede encontrar una crítica a la asimilación o confusión en el tratamiento de la pesca INDNR realizada como Estado de pabellón y como Estado de nacionalidad de los infractores. Actualmente, también resulta de aplicación el Real Decreto 182/2015, de 23 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores, *BOE* núm. 63, de 14 de marzo de 2015, págs. 23588 – 23610.

²⁵⁶³ Art. 1.2.d) del Reglamento (UE) n.º. 1380/2013 del Parlamento y del Consejo.

²⁵⁶⁴ *Vid.* TREVES, T., “La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: Estado del pabellón, Estado costero y Estado del puerto”, *cit.*, pág. 138.

4.4.1.1.- El tratamiento del pabellón y las excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en los tratados multilaterales en materia de pesca

Inicialmente, en las primeras versiones de estos instrumentos de carácter universal, la FAO intentó limitar la posibilidad de abanderar los buques relacionados con la pesca INDNR, aunque, debido a la renuencia de diversos Estados, esta medida fue sustituida en todos los instrumentos aprobados por la FAO por el de las licencias o autorizaciones de pesca. Por lo que respecta a la intervención de Estados distintos del Estado de pabellón, no es una figura desconocida en anteriores etapas del Derecho internacional, ya que el primer convenio multilateral en el que se estableció un control internacional de las actividades pesqueras fue el Convenio internacional para regular la policía de pesca en el Mar del Norte de 1882, que se mantuvo en vigor hasta 1964²⁵⁶⁵. En los artículos 26 – 33 de este tratado, se establecía un derecho recíproco de inspección de los buques de los Estados parte adicional a la inspección del Estado de pabellón para investigar las sospechas de infracción de las disposiciones del tratado, fuera cual fuera la nacionalidad de los pescadores responsables, y, en caso de infracciones graves, el derecho a arrestar a la tripulación y a detener el buque.

El primero de los instrumentos adoptados para la lucha contra la pesca INDNR fue el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO de 1993, que pretendía evitar que la técnica de la transferencia de buques a otros registros (*reflagging*) se utilizase para evitar la aplicación de las medidas de conservación y ordenación en alta mar aprobadas por las OROP. Sin embargo, el acuerdo definitivo dista de la intención inicial de elaborar un Acuerdo sobre el abanderamiento de los buques de pesca en alta mar para promover el cumplimiento de las medidas internacionalmente aprobadas de conservación y ordenación, ya que se omitió toda referencia al abanderamiento de buques para evitar la definición de la relación auténtica y se sustituyó por menciones a las autorizaciones de pesca en alta mar²⁵⁶⁶.

Las disposiciones fundamentales relativas al pabellón se regulan en el artículo III del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, que desarrolla el concepto de responsabilidad del Estado de pabellón²⁵⁶⁷. En el artículo III.1.a), 2 y 3 del Acuerdo de Cumplimiento, se establece la responsabilidad del Estado de pabellón con respecto a la expedición de autorizaciones de pesca en alta mar a los buques que enarbolan su pabellón y se describen las obligaciones de los Estados con respecto a esos buques, entre las que se

²⁵⁶⁵ Para un comentario sobre este tratado, *vid.* BADENES, M., *op. cit.*, pág. 259, nota 276, y BANGERT, K., “The Effective Enforcement of High Seas Fishing Regimes: The Case of the Policing of the North Sea Fisheries of 6 May 1882”, en GOODWIN-GILL, G. S., y TALMON, S., *The Reality of International Law*, Oxford University Press, Oxford, 1999, págs. 1 – 20.

²⁵⁶⁶ *Vid.* SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar*, *cit.*, págs. 494 y 495; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, págs. 66 – 69; CASADO, R., « Navires de pêche : entre politiques de gestion des ressources galieutiques et contrôle de la pêche », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, pág. 127, y VÁZQUEZ, E., « Les obligations de l’État du pavillon et l’autorisation de la pêche en haute mer », *cit.*, págs. 140 y 141.

²⁵⁶⁷ *Vid.* MOORE, G., “The FAO Compliance Agreement”, *cit.*, pág. 80.

incluyen la aplicación de medidas para asegurar que los buques que enarbolan su pabellón no realizan ninguna actividad que debilite la efectividad de las medidas internacionales de conservación y ordenación, independientemente de su participación en las OROP; la garantía de que sus buques no se utilicen en la pesca en alta mar a menos que hayan sido autorizados para ello por las autoridades competentes y lo hagan de conformidad con las condiciones establecidas en la autorización, y la prohibición de autorizar la pesca en alta mar a menos que el Estado de pabellón considere que, teniendo en cuenta sus vínculos con el buque, puede ejercer efectivamente sus responsabilidades de conformidad con el Acuerdo de Cumplimiento.

En virtud del artículo III.5 del Acuerdo de Cumplimiento, no se pueden expedir autorizaciones para un buque que hubiera estado registrado anteriormente en otro Estado (independientemente de que fuera Estado parte en el Acuerdo o no) y hubiera debilitado la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación, a menos que se hubiera cumplido el período de suspensión de la autorización de pesca impuesto por el anterior Estado de pabellón que fuera parte en el Acuerdo y que ningún Estado parte hubiera retirado su autorización en los tres años anteriores. También se podrá autorizar a un buque a pescar en alta mar si hubiera cambiado la propiedad del buque y su nuevo propietario hubiese presentado pruebas suficientes de que el propietario o armador anterior no tiene ninguna relación jurídica, económica o de beneficio con el buque pesquero, ni control alguno del mismo, o si el Estado determinase que la concesión de una autorización para pescar en alta mar no debilitaría el objetivo y la finalidad del Acuerdo de Cumplimiento²⁵⁶⁸. Para ello, el Estado de pabellón debe requerir la información necesaria sobre las operaciones del buque para cumplir con sus obligaciones de conformidad con el Acuerdo y, en particular, los datos sobre su área de pesca, sus capturas y sus desembarques²⁵⁶⁹. Evidentemente, la suficiencia de las pruebas diferirá en función de la administración del Estado de pabellón, lo cual podría debilitar la aplicación del acuerdo, teniendo en cuenta los entramados societarios que se pueden crear en diferentes Estados.

Otra de las disposiciones del Acuerdo de Cumplimiento contra la pesca INDNR se refiere a las dificultades de identificación de los buques, muy frecuentes en las aguas reglamentadas por muchas OROP. El Estado de pabellón debe asegurar que los buques que están autorizados a enarbolar su pabellón e inscritos en su registro estén marcados de manera que puedan identificarse fácilmente de conformidad con las normas generalmente aceptadas²⁵⁷⁰. Indudablemente, la aplicación efectiva y global de este precepto contribuiría a la identificación de los buques responsables de la pesca INDNR, aunque es frecuente que se alteren el nombre y la apariencia de los buques que participan en actividades de pesca INDNR para provocar confusión.

²⁵⁶⁸ Art. III.5.d) y e) del Acuerdo de Cumplimiento.

²⁵⁶⁹ Art. III.7 del Acuerdo de Cumplimiento.

²⁵⁷⁰ Art. III.6 del Acuerdo de Cumplimiento.

Para garantizar la aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Cumplimiento, el artículo III.8 del mismo instrumento obliga a los Estados de pabellón a adoptar medidas de ejecución con respecto a los buques que enarbolan su pabellón y contravengan lo dispuesto en el Acuerdo, incluyendo sanciones suficientemente severas como para garantizar el cumplimiento efectivo del Acuerdo y para privar a los infractores de los beneficios de la pesca INDNR. En el caso de infracciones graves, las sanciones deben incluir la denegación, suspensión o retirada de la autorización de pesca en alta mar. Además, de acuerdo con los artículos IV y VI, se impuso por primera vez a los Estados la obligación de llevar un registro de buques pesqueros con autorización para pescar en alta mar y de compartir la información simultáneamente con la FAO. Sin embargo, no se prevé ninguna disposición que obligue a los buques a cumplir las sanciones impuestas por un Estado antes de que puedan cambiar de pabellón o a pesar de que hayan cambiado de pabellón²⁵⁷¹. De igual forma, es criticable, aunque comprensible, que las posibilidades de actuación de los Estados distintos del Estado de pabellón estén muy limitadas, ya que se reducen a la obligación de intercambiar información y pruebas sobre las actividades de los buques pesqueros con su Estado de pabellón para que pueda identificar a los buques que debiliten las medidas internacionales de conservación y ordenación y cumplir sus obligaciones de conformidad con el Acuerdo; a la obligación de informar al Estado de pabellón cuando un buque que enarbole su pabellón se encuentre en alguno de sus puertos y existan motivos razonables para creer que el buque se ha utilizado para debilitar las medidas internacionales de conservación y ordenación, y a la posibilidad de concluir acuerdos para permitir la investigación de los buques por parte del Estado rector del puerto o para establecer otras formas de cooperación²⁵⁷². En este Acuerdo, no se contempla la aplicación de sus disposiciones a terceros Estados, aunque los Estados parte deben alentar a los terceros Estados a aceptar el Acuerdo o a adoptar leyes y reglamentos de conformidad con sus disposiciones, así como cooperar para que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un tercer Estado no realicen actividades que debiliten la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación²⁵⁷³.

El Acuerdo de Cumplimiento tiene 41 Estados parte, además de la Unión Europea²⁵⁷⁴. De ellos, se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia

²⁵⁷¹ Vid. VÁZQUEZ, E., « Les obligations de l'État du pavillon et l'autorisation de la pêche en haute mer », *cit.*, pág. 144. Sin embargo, años después, el cumplimiento de esta medida fue comprobado por la OCDE. Vid. HUTNICZAK, B., y DELPEUCH, C., *Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: Where countries stand and where efforts should concentrate in the future*, TAD/FI(2017)16/FINAL, OECD, Paris, 2018, pág. 29, disponible en [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=TAD/FI\(2017\)16/FINAL&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=TAD/FI(2017)16/FINAL&docLanguage=En) (fecha de última consulta: 28 de septiembre de 2020).

²⁵⁷² Art. V del Acuerdo de Cumplimiento.

²⁵⁷³ Art. VIII del Acuerdo de Cumplimiento.

²⁵⁷⁴ Dada la Buena acogida que el Acuerdo de Cumplimiento tuvo en la doctrina y los cambios que sufrió durante las negociaciones tendentes a su adopción, su proceso de ratificación fue más lento de lo esperado. Vid. MOORE, G., "The FAO Compliance Agreement", en NORDQUIST, M. H., y MOORE, J. N. (Eds.), *Current Fisheries Issues and the Food and Agriculture Organization of the United Nations*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 2000, pág. 77.

Barbados (26 de octubre de 2000), Belice (19 de julio de 2005), Chipre (19 de julio de 2000), Georgia (7 de septiembre de 1994), Islas Cook (30 de octubre de 2006), Marruecos (30 de enero de 2001), Mauricio (27 de marzo de 2003), Myanmar (8 de septiembre de 1994), Corea del Sur (24 de abril de 2003), San Cristóbal y Nieves (24 de junio de 2004), Seychelles (7 de abril de 2000), Sri Lanka (29 de agosto de 2014) y Vanuatu (9 de marzo de 2018)²⁵⁷⁵. Además, como Estados miembros de la Unión Europea, que se adhirió al acuerdo el 6 de agosto de 1996, el convenio resulta de aplicación a Alemania, Dinamarca, Francia, Malta y Portugal, algunos de cuyos registros también se consideran pabellones de conveniencia. Como se puede observar, muchos Estados (tanto si se consideran Estados que ofrecen pabellones de conveniencia como si no) no son partes en este acuerdo, lo cual, naturalmente, limita su aplicación efectiva.

En el seno de las Naciones Unidas, en desarrollo de las disposiciones de los artículos 63 y 64 de la CNUDM, se adoptó el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (Acuerdo de Nueva York), de 4 de agosto de 1995²⁵⁷⁶. Este acuerdo tiene un contenido similar al del Acuerdo de Cumplimiento en algunos puntos, aunque su ámbito de aplicación es distinto, ya no se aplica a todas las medidas internacionales de conservación y ordenación, sino solo a las relativas a las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias²⁵⁷⁷. Se han estudiado numerosos aspectos en relación con este acuerdo²⁵⁷⁸,

²⁵⁷⁵ La información sobre el estado de este acuerdo se puede consultar en la página web oficial de la FAO: http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/012s-s.pdf (fecha de última consulta: 15 de junio de 2020).

²⁵⁷⁶ Disponible en A/CONF.164/37, de 8 de septiembre de 1995, en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N95/274/70/PDF/N9527470.pdf?OpenElement> (fecha de última consulta: 15 de junio de 2020).

²⁵⁷⁷ Art. 3.1 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁷⁸ *Vid.*, v. gr., HAYASHI, M., “The 1995 Agreement on the conservation and management of straddling and highly migratory fish stocks: significance for the Law of the Sea Convention”, *Ocean & Coastal Management*, vol. 29, n.º. 1 – 3, 1995, págs. 51 – 69; CASADO, R., “El acuerdo de Nueva York sobre especies transzonales y altamente migratorias”, en DRNAS, Z. (Coord.), *Estudios de Derecho Internacional en Homenaje al Profesor Ernesto J. Rey Caro*, Marcos Lerner Editora, Córdoba, 2002, págs. 387 – 391; ANDREONE, G., « Le principe de précaution en matière de pêche après l’accord sur les stocks chevauchants et sur les espèces hautement migratrices », en CASADO, R. (Dir.), *L’Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 87 – 107; GARCÍA, M., “España y la jurisdicción del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. La Declaración de 19 de julio de 2002”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 58, n.º. 1, 2006, págs. 289 – 308; LÓPEZ, A. G., “Un desafío singular en la proyección exterior de la Política Pesquera Común: la ratificación comunitaria del Acuerdo de Nuevo York de 1995”, en PÉREZ, C. (Ed.), *La proyección exterior de la Unión Europea: desafíos y realidad*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 226 – 272; BESLIER, S., « La responsabilité de l’état de pavillon : cas des navires de pêche », *Annuaire du Droit de la Mer*, vol. 13, n.º. 1, 2008, págs. 11 – 22; IGLESIAS, M., “Aspectos Jurídicos del Acuerdo de Nueva York de 1995 sobre Especies Transzonales y Altamente Migratorias”, *Revista Galega de Economía*, vol. 18, n.º. 1, 2009, págs. 1 – 17; MOLENAAR, E. J., “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 26, n.º. 2, 2011, págs. 195 – 234, VIRZO, R.,

pero en esta sección nos detendremos en los más relevantes en relación con la utilización de pabellones de conveniencia y cambio de pabellón.

El Acuerdo de Nueva York restringe la libertad de los Estados de pabellón al imponerles, al igual que a los Estados ribereños, la obligación de establecer sistemas eficaces de seguimiento, control y vigilancia para asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las medidas de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios²⁵⁷⁹. Además, se limita el acceso a los recursos pesqueros con respecto a los cuales existan medidas de conservación y ordenación a los buques que enarbolan el pabellón de los Estados que sean miembros de la OROP que impuso las medidas, de las que deberían hacerse miembros o participantes los Estados que pescan esas poblaciones en alta mar y los Estados ribereños correspondientes, o que enarbolan el pabellón de los Estados que se comprometan a aplicarlas²⁵⁸⁰. Por tanto, si alguno de los Estados parte en este acuerdo autorizase la pesca en las aguas reglamentadas por una OROP de la que no fuera miembro o con la que no tuviera ningún arreglo, estaría infringiendo el acuerdo e incurriría en responsabilidad. Sin embargo, este precepto, aunque resulta de gran utilidad para la lucha contra la pesca INDNR, al ser contrario a la libertad de pesca, no constituye una costumbre internacional y no es oponible a los Estados que no sean parte en el Acuerdo²⁵⁸¹.

El Acuerdo de Nueva York obliga a los Estados de pabellón a garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las medidas de conservación y ordenación y se abstienen de realizar cualquier actividad que menoscabe la eficacia de esas medidas, y prohíbe que los Estados autoricen a los buques que enarbolan su pabellón a pescar en alta mar a menos que puedan asumir eficazmente sus responsabilidades con respecto a ellos²⁵⁸². Al igual que en el Acuerdo de Cumplimiento, se impone la obligación de que se establezca un registro nacional de buques pesqueros autorizados a pescar en alta mar, de que la pesca en alta mar se supedita a la expedición una licencia, autorización o permiso de pesca que garantice el control de los buques por parte de su Estado de pabellón y de que éste se asegure de que los buques que enarbolan su pabellón no pesquen sin autorización en alta mar o zonas que se encuentran bajo la jurisdicción nacional de otros Estados²⁵⁸³. De alguna forma, estos acuerdos sientan la base para los estudios posteriores sobre el contenido de la relación auténtica en el sector pesquero.

« La finalité des mesures conservatoires du Tribunal International du Droit de la Mer », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal International du Droit de la Mer*, A. Pedone, Paris, 2018, págs. 154 – 156.

²⁵⁷⁹ Arts. 5.1), 18.3.g) y 19.1 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸⁰ Arts. 8.3 y 4 y 17.2 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸¹ Vid. REMIRO, A.; RIQUELME, R. M.; ORIHUELA, E.; Díez-HOCHTLEITNER, J., y PÉREZ-PRAT, L., *Derecho internacional*, MacGraw-Hill, Madrid, 1997, pág. 342, e IGLESIAS, M. “Aspectos Jurídicos del Acuerdo de Nueva York de 1995 sobre Especies Transzonales y Altamente Migratorias”, *cit.*, pág. 8.

²⁵⁸² Art. 18.1 y 2 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸³ Art. 18.3.a) – c) del Acuerdo de Nueva York.

Además, los Estados deben cumplir las obligaciones de buena fe²⁵⁸⁴, por lo que la participación en el Acuerdo sin voluntad o capacidad de cumplirlo supondría un incumplimiento de esta obligación general, aunque esta posibilidad no ha sido explotada.

Como el Acuerdo de Cumplimiento, el Acuerdo de Nueva York impone a los Estados de pabellón la obligación de llevar un registro de buques y se refiere a la identificación de los buques y aparejos de pesca, aunque en este caso solo se exige que se adopten reglas para la marca de buques y aparejos para su identificación de conformidad con sistemas uniformes e internacionalmente reconocidos²⁵⁸⁵. La falsificación o la ocultación de las marcas, la identidad o el registro de los buques pesqueros se considera una infracción grave del Acuerdo que permitirá la inspección e investigación del buque²⁵⁸⁶. Como medida adicional, se exige que se regulen los trasbordos en alta mar para asegurar que no menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación²⁵⁸⁷.

El Acuerdo de Nueva York no otorga facultades de ejecución a las OROP, que se deben limitar a establecer mecanismos de cooperación para garantizar un seguimiento, control, vigilancia y ejecución adecuados, y a velar por que sus organismos nacionales competentes y sus industrias cooperen plenamente en la aplicación de las recomendaciones y decisiones de la OROP²⁵⁸⁸. Sin embargo, los Estados miembros o participantes en una OROP deberán pedir a las entidades pesqueras que tengan buques que faenen en la zona afectada por medidas de conservación y ordenación que las apliquen *de facto* a cambio de beneficios derivados de la participación en las pesquerías en forma proporcional a su compromiso de cumplir las medidas de conservación y ordenación de la OROP, y adoptarán medidas adecuadas para disuadir a los buques que enarboles el pabellón de un Estado que no sea miembro de la OROP o participante en el arreglo de realizar actividades que menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación²⁵⁸⁹.

Aunque la aplicación del Acuerdo de Nueva York debe ser garantizada fundamentalmente por los Estados de pabellón²⁵⁹⁰, se establece un sistema de cooperación internacional, regional y subregional con fines de ejecución y algunas facultades del Estado rector del puerto que confieren margen de actuación a los Estados distintos del pabellón²⁵⁹¹. Los Estados parte deben cooperar para asegurar el

²⁵⁸⁴ Art. 34 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸⁵ Art. 18.3.d) del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸⁶ Art. 21.8 y 11.g) del Acuerdo de Nueva York. Esta medida ha sido adoptada por varias OROP. *Vid.* el apartado 4.4.2.

²⁵⁸⁷ Art. 18.3.i) del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸⁸ Art. 10.h) y l) del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁸⁹ Art. 17.3 y 4 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁹⁰ Art. 19 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁹¹ Arts. 20 – 23 del Acuerdo de Nueva York.

cumplimiento y la ejecución de las medidas regionales o subregionales de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de tal manera que los Estados de pabellón que investiguen las presuntas infracciones podrán solicitar la asistencia de otros Estados y suministrarán la información necesaria a los Estados interesados o afectados por las presuntas infracciones²⁵⁹². Además, los Estados parte deberán colaborar para la identificación de los buques infractores y para poner a disposición de las autoridades judiciales de otros Estados las pruebas relativas a presuntas infracciones de medidas de conservación y ordenación²⁵⁹³.

Los Estados distintos del Estado de pabellón podrán solicitar que el Estado de pabellón investigue los posibles casos de pesca INDNR, aunque, en principio, es el Estado de pabellón el que deberá adoptar las medidas pertinentes en colaboración con el Estado ribereño correspondiente²⁵⁹⁴. Sin embargo, los Estados parte que sean miembros de una OROP o participen en un arreglo de ordenación pesquera pueden tomar medidas, individual o colectivamente, para disuadir a los buques que hayan incurrido en actividades que vulneren o menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación aplicables y evitar que pesquen hasta que el Estado de pabellón tome las medidas apropiadas²⁵⁹⁵. Por tanto, se prevé que los demás Estados tomen medidas contra los buques infractores, aunque solo se prevé la inspección recíproca de buques y la adopción de medidas de ejecución entre Estados parte, sean o no parte de la OROP o participantes en el arreglo, a condición de que la inspección sea realizada por inspectores debidamente autorizados y con autorización del Estado de pabellón²⁵⁹⁶. De esta manera, en este caso, al mediar el consentimiento del Estado de pabellón del buque no se puede considerar que se trate realmente de una excepción a su jurisdicción exclusiva²⁵⁹⁷. Para parte de la doctrina, esto implica que las medidas de conservación y ordenación se aplican y deben ser respetadas por terceros Estados, al menos, si son partes en el Acuerdo de Nueva York²⁵⁹⁸. Si el Estado de pabellón no responde a la

²⁵⁹² Art. 20.1 – 3 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁹³ Art. 20.4 y 5 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁹⁴ Art. 20.6 del Acuerdo de Nueva York.

²⁵⁹⁵ Art. 20.7 del Acuerdo Nueva York.

²⁵⁹⁶ Arts. 21.1, 2 y 5 – 7, y 22 del Acuerdo de Nueva York. De conformidad con el art. 22.4 del Acuerdo de Nueva York, si el capitán se niega a facilitar la visita e inspección del buque en contra de las instrucciones del Estado de pabellón, este debe suspender la autorización de pesca del buque y ordenar que vuelva a puerto.

²⁵⁹⁷ Vid. TANAKA, Y., *The International Law of the Sea*, 3rd Edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pág. 314.

²⁵⁹⁸ Vid. HAYASHI, M., *op. cit.*, pág. 61; BALTON, D. A., "Strengthening the Law of the Sea: The New Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks", *Ocean Development & International Law*, vol. 27, n.º. 1 y 2, 1996, pág. 139; FRANCKX, E., "Pacta tertiis and the Agreement for the implementation of the straddling and highly migratory stocks provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea", *FAO Legal Papers Online*, vol. 8, n.º. 1, 2000, págs. 14 – 19, disponible en <http://www.fao.org/3/a-bb041e.pdf> (fecha de última consulta: 14 de julio de 2020), que restringe esta posibilidad a los Estados que sean parte en el Acuerdo de Nueva York; VUKAS, B., y VIDAS, D., *op. cit.*, pág. 76; HAWARD, M., "IUU Fishing: Contemporary Practice", en OUDE ELFERINK,

petición y no toma medidas en tiempo y forma, los inspectores podrán inspeccionar el buque y enviarlo a puerto, notificando inmediatamente la medida al Estado de pabellón²⁵⁹⁹. En este caso, estaríamos ante una erosión del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, que se transforma, prácticamente, en jurisdicción preferente o prioritaria²⁶⁰⁰.

En el caso de que existan motivos fundados para sospechar que alguno de los buques carece de nacionalidad, cualquier Estado parte podrá inspeccionarlo y tomar las medidas apropiadas de conformidad con el Derecho internacional.²⁶⁰¹ Por tanto, la

A. G., y ROTHWELL, D. R. (Eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004, pág. 89; RAYFUSE, R. G., “Countermeasures and High Seas Enforcement”, *Netherlands International Law Review*, vol. 51, n.º 1, 2004, pág. 54; LODGE, M. W., y NANDAN, S. N., *op. cit.*, pág. 351; GAVOUNELLI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *cit.*, págs. 121 – 127, exclusivamente en relación con las partes en el Acuerdo de Nueva York; BESLIER, S., “The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Sector of Fisheries”, *cit.*, pág. 51; WARNER, R., “The High Seas Regime: a Model of Self-Regulation?”, en WARNER, R., y KAYE, S. (Eds.), *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*, Routledge, London / New York, 2016, pág. 23; SERDY, A., “*Pacta Tertiis* and Regional Fisheries Management Mechanisms: The IUU Fishing Concept as an Illegitimate Short-Cut to a Legitimate Goal”, *Ocean Development & International Law*, vol. 48, n.ºs. 3 – 4, 2017, pág. 349, exclusivamente en relación con los Estados parte en el Acuerdo de Nueva York, que solo pueden tener acceso a una pesquería regulada de conformidad con sus arts. 8.4, 11 y 17, y TAHINDRO, A., “Sustainable Fisheries: The Legal Regime of the 1995 United Nations Fish Stocks Agreement and Its Contribution to Subsequent Developments Promoting Sustainable Fisheries”, en NORDQUIST, M. H.; MOORE, J. N., y LONG, R. (Eds.), *Legal Order in the World’s Oceans: UN Convention on the Law of the Sea*, Brill, Leiden, 2017, pág. 345. MOLENAAR, E. J., “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, *cit.*, págs. 205 y 206, siguiendo a RAYFUSE, R. G., *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, *cit.*, págs. 42 – 45, está en línea con estos planteamientos, aunque ha hecho notar que los procedimientos aprobados por las OROP no se aplican a Estados que no sean miembros de las mismas si son partes en el Acuerdo de Nueva York. Este planteamiento se repite en RAYFUSE, R. G., “Regional Fisheries Management Organizations”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, pág. 447. En contra, HANDL, G., “Regional Arrangements and Third State Vessels: Is the *Pacta Tertiis* Principle Being Modified?”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, London / Den Haag / Boston, 1997, págs. 228 y 229; PUEYO, J., “Derecho del Mar y libertad de pesca. Sobre las organizaciones regionales de ordenación pesquera y el Acuerdo de 1995”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, pág. 167; CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, págs. 230 y 231, y TANAKA, Y., *op. cit.*, págs. 315 y 316. También en contra de la obligación de terceros Estados de aplicar las medidas de conservación y ordenación de las OROP de las que no son miembros, aunque con fundamento en la obligación de cooperación establecida en el art. 118 de la CNUDM y en el art. 119.3 de la CNUDM, se encuentra HENRIKSEN, T., “Revisiting the Freedom of Fishing and Legal Obligations on States Not Party to Regional Fisheries Management Organizations”, *Ocean Development and International Law*, vol. 40, n.º 1, 2009, págs. 88 – 91.

²⁵⁹⁹ Art. 21.8 del Acuerdo de Nueva York.

²⁶⁰⁰ *Vid.* SOBRINO, J. M., “La tensión entre la gobernanza zonal y la gobernanza global en la conservación y gestión de los recursos pesqueros”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, pág. 478.

²⁶⁰¹ Art. 21.17 del Acuerdo de Nueva York. Sobre el borrador de esta disposición y la inclusión de disposiciones sobre la ocultación del pabellón, *vid.* MCDORMAN, T., “Stateless Fishing Vessels, International Law and the U.N. High Seas Fisheries Conference”, *cit.*, págs. 548 – 554.

aparente falta de nacionalidad de un buque le ofrece menos protección frente a la injerencia de los demás buques presentes en la zona, aunque también dificulta o imposibilita la identificación de los verdaderos responsables de la infracción. Además, al igual que en el Acuerdo de Cumplimiento, se prevé que los Estados parte fomenten la participación en el Acuerdo y tomen medidas para disuadir a los buques que enarbolan el pabellón de Estados no parte de la realización de actividades que menoscaban la aplicación eficaz del Acuerdo²⁶⁰².

Por lo que respecta a las competencias del Estado rector del puerto, se prevé que adopte medidas para fomentar la eficacia de las medidas de conservación y ordenación, como la inspección de documentos, aparejos de pesca y captura de los buques que se encuentren voluntariamente en sus puertos y terminales costeras, así como la prohibición de desembarcos y transbordos de capturas obtenidas de una manera que menoscabe la eficacia de las medidas de conservación y ordenación en alta mar²⁶⁰³. Los únicos límites que se mencionan expresamente en el Acuerdo son la sujeción al Derecho internacional y la prohibición de discriminación de los buques de algún Estado²⁶⁰⁴.

Este acuerdo ha recibido críticas doctrinales por su supuesta incompatibilidad con el principio de relatividad de los tratados o con la regla de *pacta tertiis*, con la libertad de pesca en alta mar y con el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, así como por la falta de concreción de las competencias de los Estados distintos del pabellón²⁶⁰⁵. Existen algunos Estados que estiman que este tratado se ha excedido en el desarrollo de la CNUDM y han aducido que supone una modificación del régimen de la CNUDM incompatible con la cláusula de primacía de la CNUDM sobre el Acuerdo de Nueva York para justificar su falta de ratificación²⁶⁰⁶. Ciertamente, establece

²⁶⁰² Art. 33 del Acuerdo de Nueva York.

²⁶⁰³ Art. 21.1 – 3 del Acuerdo de Nueva York.

²⁶⁰⁴ Art. 21.1 del Acuerdo de Nueva York.

²⁶⁰⁵ *Vid.* YTURRIAGA, J. A., “Acuerdo de 1995 sobre conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios”, *Anuario Argentino de Derecho Internacional*, vol. VII, n.º. 1, 1996/1997, pág. 50; SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar*, *cit.*, págs. 460 – 462; CASADO, R., “Nuevas tendencias en materia de conservación y recursos y gestión de los recursos marinos vivos”, en SOBRINO, J. M. (Coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, pág. 76, y LÓPEZ, A. G., *op. cit.*, págs. 255 – 261. En cambio, para HENRIKSEN, T., *op. cit.*, pág. 81, constituye un tratado ulterior a la CNUDM en el sentido del art. 31.3.a) de la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados, de 23 de mayo de 1969, 1155 *UNTS* 331, y, para BUGA, I., “Between Stability and Change in the Law of the Sea Convention: Subsequent Practice, Treaty Modification, and Regime Interaction”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, pág. 55, no existe una estricta incompatibilidad entre la CNUDM y el Acuerdo de Nueva York.

²⁶⁰⁶ Arts. 4 y 44.1 del Acuerdo de Nueva York. Precisamente, esta incoherencia entre los dos tratados ha sido alegada como causa para la ausencia de ratificación del Acuerdo de Nueva York. Sobre este punto, *vid.* LODGE, M. W., y NANDAN, S. N., *op. cit.*, pág. 353, y MOLENAAR, E. J., “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, *cit.*, págs. 200 – 209. Sin embargo, nótese que, a pesar de haber firmado la Declaración de Lima de 5 de mayo de 2010, conjunta de los países miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA) y Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano (OSPESCA) para la reanudación de la conferencia de revisión del Acuerdo de Naciones Unidas sobre las poblaciones

restricciones severas de estos principios, aunque hay que recordar que estas tienen su fundamento en los preceptos de la CNUDM sobre conservación de los recursos marinos vivos, lo cual es suficiente justificación para la restricción de la libertad de pesca para algunos autores²⁶⁰⁷. En la medida en que este acuerdo se dirige a uno de los aspectos fundamentales de la pesca INDNR, como es el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación tomadas por las OROP, su aplicación efectiva resultaría útil para la lucha contra la pesca INDNR y, por tanto, para la conservación de los recursos de alta mar y la utilización pacífica de este espacio marino.

A pesar de ello, el Acuerdo de Nueva York ha llegado a los 91 Estados parte. De los Estados considerados como pabellones de conveniencia, son partes en el Acuerdo de Nueva York Tonga (31 de julio de 1996), Sri Lanka (24 de octubre de 1996), Bahamas (16 de enero de 1997), Mauricio (25 de marzo de 1997), Barbados (22 de septiembre de 2000), Malta (11 de noviembre de 2001), el Reino Unido (10 de diciembre de 2001), Chipre (25 de septiembre de 2002), Islas Marshall (19 de marzo de 2003); Dinamarca, Francia, Alemania, los Países Bajos y Portugal (19 de diciembre de 2003); Belice (14 de julio de 2005), Liberia (16 de septiembre de 2005), Panamá (16 de diciembre de 2008), Tuvalu (2 de febrero de 2009), San Vicente y las Granadinas (29 de octubre de 2010), San Cristóbal y Nieves (23 de febrero de 2018), Vanuatu (15 de marzo de 2018) y Camboya (6 de marzo de 2020)²⁶⁰⁸. Sin embargo, alguna de las grandes potencias pesqueras mundiales, como China, todavía no han ratificado el Acuerdo de Nueva York²⁶⁰⁹, y otros Estados no partes en el mismo han manifestado que su renuncia se debía a falta de capacidad; diferencias en la interpretación de sus disposiciones o impedimentos políticos²⁶¹⁰.

A principios del año 2000, con el objetivo de facilitar la cooperación internacional y asegurar el desarrollo sostenible y el uso sostenible de los caladeros, especialmente los de las poblaciones más vulnerables, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó un acuerdo para la aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Nueva

de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (Acuerdo de Nueva York), 24-28 de mayo de 2010, ONU, Nueva York, Belice y Panamá son partes en el Acuerdo de Nueva York.

²⁶⁰⁷ Vid. GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, cit., pág. 120.

²⁶⁰⁸ La lista completa de Estados parte se puede consultar en https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#Agreement%20for%20the%20implementation%20of%20the%20provisions%20of%20the%20Convention%20of%2010%20December%201982%20relating%20to%20the%20conservation%20and%20management%20of%20straddling%20fish%20stocks%20and%20highly%20migratory%20fish%20stocks (fecha de última consulta: 1 de julio de 2020).

²⁶⁰⁹ A pesar de ello, la situación ha mejorado con respecto al análisis realizado por MOLENAAR, E. J., “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, cit., pág. 196, referido al momento de su entrada en vigor en 2001, ya que Japón, Corea del Sur y España se han convertido en Estados parte en el Acuerdo desde entonces.

²⁶¹⁰ Vid. los informes de las Consultas Informales de los Estados parte de 2008, pág. 14, párr. 56, y de 2009, pág. 12, párr. 6, citados por MOLENAAR, E. J., “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, cit., pág. 200.

York²⁶¹¹, en el que acució a las entidades del art. 1.2.b) del Acuerdo que no lo hubieran ratificado o que no se hubieran adherido a él a hacerlo y a considerar su aplicación provisional²⁶¹², y a los Estados a garantizar el cumplimiento de las medidas contenidas en las resoluciones de la Asamblea General 46/215²⁶¹³, 49/116²⁶¹⁴, 49/118²⁶¹⁵ y 52/28²⁶¹⁶. Asimismo, pidió a los Estados que aseguraran que sus buques cumplieran con las medidas de conservación y ordenación adoptadas de conformidad con el Acuerdo de Nueva York por las OROP y los AROP, y que no autorizaran a los buques que enarbolasen su pabellón a pescar en alta mar sin tener un control efectivo sobre sus actividades y sin adoptar medidas específicas para controlar las operaciones de pesca realizadas por los buques que enarbolasen su pabellón. Por último, pidió a los Estados que participaran en las acciones de la FAO para luchar contra la pesca INDNR y que la OMI, la FAO, las OROP y los AROP, en consultas con Estados y otras entidades, definieran el concepto de relación auténtica entre los buques de pesca y su Estado de pabellón para contribuir a la aplicación del Acuerdo de Nueva York, aunque finalmente no se llegó a proponer ninguna definición.

En 2006 tuvo lugar una conferencia de revisión del Acuerdo de Nueva York²⁶¹⁷. En ella se señaló que el Acuerdo había tenido efecto sobre el mantenimiento de las medidas de conservación y ordenación por Estados no parte, ya que muchos Estados se

²⁶¹¹ Resolución 54/32, aprobada por la Asamblea General el 24 de noviembre de 1999, *Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios*, A/RES/54/32. De acuerdo con MOLENAAR, E. J., “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, pág. 197, la conferencia de revisión y las consultas informales anuales de los Estados parte forman parte de los esfuerzos para promover la participación en el Acuerdo de Nueva York.

²⁶¹² El art. 1.2.b) del Acuerdo de Nueva York remite al art. 305.c), d) y e) de la CNUDM, que se refiere a los Estados asociados autónomos y a los territorios de autonomía interna pero no se hubieran independizado, así como al art. 1 del Anexo IX de la CNUDM, relativo a las organizaciones internacionales con competencias en materias regidas por la CNUDM.

²⁶¹³ Resolución 46/215 aprobada por la Asamblea General el 20 de diciembre de 1991, Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva y sus efectos sobre los recursos vivos de los océanos y mares del mundo, A/RES/46/215.

²⁶¹⁴ Resolución 49/116 aprobada por la Asamblea General el 19 de diciembre de 1994, Pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y sus efectos en los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo, A/RES/49/116, 22 de febrero de 1995.

²⁶¹⁵ Resolución 49/118 aprobada por la Asamblea General el 19 de diciembre de 1994, Las capturas incidentales y los descartes en la pesca y sus efectos en el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos vivos del mundo, A/RES/49/118, 2 de febrero de 1995.

²⁶¹⁶ Resolución 52/28 aprobada por la Asamblea General el 26 de noviembre de 1997, Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, A/RES/52/28, 26 de enero de 1998.

²⁶¹⁷ Los documentos resultantes de esta conferencia se pueden consultar en el Informe de la Conferencia de revisión del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 26 de mayo de 2006, A/CONF.210/2006/15, de 5 de julio de 2006, disponible en <https://www.undocs.org/es/A/CONF.210/2006/15> (fecha de última consulta: 16 de junio de 2020).

habían unido al mismo o habían adoptado medidas relacionadas con las medidas de conservación y ordenación²⁶¹⁸. Muchas delegaciones convinieron en que se debía seguir haciendo esfuerzos en ese sentido, hasta el punto de que se debía crear el estatuto de no miembro colaborador y conceder cuotas de pesca como incentivos para el cumplimiento, aunque se trató la cuestión de cómo actuar frente a los Estados no colaboradores a cada OROP²⁶¹⁹. Además, se consideró importante la cuestión de los pabellones de conveniencia, el reabanderamiento y la aclaración de los conceptos de relación auténtica y de puerto de conveniencia para acabar con la pesca INDNR, e incluso la elaboración de un nuevo acuerdo de aplicación dedicado a la pesca INDNR²⁶²⁰. Por otro lado, se mencionó que algunas OROP prohibían a sus miembros que otorgasen el pabellón a buques incluidos en las listas de pesca INDNR o que realicen pesca INDNR, y se sugirió que los Estados prohibiesen a sus nacionales que realizaran actividades relacionadas con esos buques²⁶²¹. Por tanto, esto constata que, pese a la mejora de la situación tras la entrada en vigor del Acuerdo de Nueva York, los pabellones de conveniencia seguían siendo un obstáculo para su plena aplicación y para la efectividad de las medidas de conservación y ordenación.

Sin embargo, en el documento final de la conferencia de revisión, no se hizo referencia a los problemas planteados por la utilización de los pabellones de conveniencia. En relación con estos aspectos, se destacó la persistencia de casos de reabanderamiento con el fin de vulnerar el Acuerdo de Nueva York y evitar las medidas de conservación y ordenación de las organizaciones regionales²⁶²². Además, se recomendó que los Estados, por sí mismos y colectivamente a través de las OROP, cooperasen para examinar y aclarar el papel del vínculo genuino en relación con el deber de los Estados del pabellón de ejercer un control efectivo sobre los buques de pesca que enarbolasen su pabellón²⁶²³. En relación con el control de los buques realizado por el Estado de pabellón, se concluyó que, a pesar de lo establecido en el artículo 19 del Acuerdo de Nueva York, algunos Estados no imponían sanciones suficientemente severas como para disuadir a los buques de futuras infracciones, por lo que se deberían elaborar directrices regionales para que los propios Estados pudiesen evaluar la eficacia de sus sistemas de sanciones en relación con la garantía del cumplimiento del Acuerdo y de las medidas de conservación y ordenación²⁶²⁴. Además, se recomendaba que los Estados reforzaran su Derecho interno para disuadir a los nacionales y a los propietarios efectivos de participar en las actividades de pesca

²⁶¹⁸ *Ibid.*, págs. 10 y 11.

²⁶¹⁹ *Ibid.*, pág. 18.

²⁶²⁰ *Ibid.*, págs. 19, 20 y 24.

²⁶²¹ *Ibid.*, pág. 25.

²⁶²² *Ibid.*, pág. 39.

²⁶²³ *Ibid.*, pág. 41.

²⁶²⁴ *Ibid.*, págs. 42 – 44.

INDNR y que prohibieran el suministro y reabastecimiento de combustible de buques de pesca INDNR²⁶²⁵.

La Conferencia de revisión no se reanudó hasta 2010²⁶²⁶. A pesar de que se reconocieron los avances que había habido desde la conferencia de 2006 en la aplicación del Acuerdo, seguía habiendo aspectos preocupantes para la conservación de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios, ya que, en muchos casos, las nuevas evaluaciones del estado de las poblaciones mostraban que este había empeorado²⁶²⁷. Algunas delegaciones propusieron que se negociara un instrumento vinculante sobre la responsabilidad del Estado de pabellón o que la FAO elaborara directrices sobre la actuación del Estado de pabellón, ya que, precisamente, muchos de los problemas en las pesquerías se debían a la falta de aplicación del Acuerdo y de las medidas de conservación y ordenación por los Estados²⁶²⁸. Como es sabido, finalmente se adoptaron unas directrices sobre esta cuestión en 2014. Además, se recordó a los Estados con mayor actividad pesquera que eran responsables de las acciones de sus nacionales, ya que, en muchas ocasiones, usaban buques con pabellón de otros Estados y cambiaban el pabellón de sus buques con el fin de eludir la responsabilidad por incumplimiento²⁶²⁹. Sin embargo, a diferencia de la conferencia de revisión de 2006, en el documento final de esta conferencia no se mencionó abiertamente la problemática de los pabellones de conveniencia ni se propusieron medidas concretas para abordar esta cuestión, aunque se pidió a los Estados que agilizaran las labores tendentes a la creación de identificadores únicos de los buques en el marco del registro mundial de la FAO y establecieran medidas para controlar los transbordos en el mar y el desembarco de los productos que se hubieran transbordado en el mar²⁶³⁰.

La Asamblea General recordó a los Estados de pabellón que debían cumplir con sus obligaciones para hacer que los buques que enarbolaran su pabellón cumplieran las medidas de conservación y ordenación adoptadas y en vigor con respecto a los recursos pesqueros en alta mar, y pidió a los Estados que aplicaran las recomendaciones propuestas por la Conferencia de revisión²⁶³¹. Además, instó a los Estados a que

²⁶²⁵ *Ibid.*, págs. 44 y 45.

²⁶²⁶ Informe de la reanudación de la Conferencia de revisión del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 28 de mayo de 2010, A/CONF.210/2010/7, de 27 de julio de 2010, disponible en <https://www.undocs.org/es/A/CONF.210/2010/7> (fecha de última consulta: 16 de junio de 2020).

²⁶²⁷ *Ibid.*, pág. 8.

²⁶²⁸ *Ibid.*, págs. 12 y 13.

²⁶²⁹ *Ibid.*, págs. 25 y 26.

²⁶³⁰ *Ibid.*, pág. 48.

²⁶³¹ Resolución 65/38 aprobada por la Asamblea General el 7 de diciembre de 2010, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/65/38, de 30 de marzo de 2011, párrs. 4, 31, 32 y 43, disponible en

ejerccieran un control efectivo sobre sus nacionales, incluidos los propietarios reales, y los buques que enarbolasen su pabellón para evitar que apoyasen o se dedicasen a actividades de pesca INDNR²⁶³². Por último, en relación con los pabellones de conveniencia, reiteró la exigencia de una relación auténtica entre los Estados y los buques pesqueros que enarbolan su pabellón, e instó a los Estados a controlar eficazmente a todos los buques pesqueros que enarbolasen su pabellón o, de lo contrario, a poner fin al registro de libre matrícula para los buques pesqueros²⁶³³.

La Conferencia de revisión se reanudó en 2016²⁶³⁴. Durante la misma, se constató que algunas de las recomendaciones propuestas por la Conferencia de revisión no se habían aplicado plenamente²⁶³⁵. Además, se expresó preocupación por la continuidad del problema del exceso de capacidad de la flota mundial, que no contribuía a mejorar la sostenibilidad de las poblaciones de peces²⁶³⁶. En cuanto a la cuestión de la relación auténtica, simplemente se expresó la opinión de que la concesión de licencias a los buques debía estar vinculada al cumplimiento de todas las obligaciones del Estado de pabellón y se señaló la necesidad de determinar el contenido de la relación auténtica²⁶³⁷. Por lo que respecta a la cuestión de los buques sin nacionalidad, se indicó que su

https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/65/38&Lang=S (fecha de última consulta: 17 de junio de 2020). Estas consideraciones se han reiterado en numerosas resoluciones, como la Resolución 72/73 aprobada por la Asamblea General el 5 de diciembre de 2017, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/72/73, de 4 de enero de 2018, disponible en <https://undocs.org/es/A/RES/72/73> (fecha de última consulta: 9 de septiembre de 2020).

²⁶³² *Ibid.*, párrs. 41 y 42.

²⁶³³ *Ibid.*, párr. 48. La misma exigencia se había incluido en la Resolución 64/72 aprobada por la Asamblea General el 4 de diciembre de 2009, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/64/72, párr. 53, y se reiteró en la Resolución 73/125 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2018, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/73/125, de 15 de enero de 2019, párr. 86, disponible en <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/73/125> (fecha de última consulta: 17 de junio de 2020), y en la Resolución 74/18 aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/74/18, de 19 de diciembre de 2019, párr. 92, disponible en <https://undocs.org/es/A/RES/74/18> (fecha de última consulta: 17 de junio de 2020).

²⁶³⁴ Informe de la reanudación de la Conferencia de revisión del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 27 de mayo de 2016, A(CONF.210/2016/5, de 1 de agosto de 2016, disponible en <https://digitallibrary.un.org/record/842889?ln=es> (fecha de última consulta: 16 de junio de 2020).

²⁶³⁵ *Ibid.*, pág. 8.

²⁶³⁶ *Ibid.*, págs. 13 y 14.

²⁶³⁷ *Ibid.*, págs. 25 y 26.

número era cada vez mayor y que no estaban sujetos a ninguna forma de control, por lo que se recomendó a los Estados que regularan esta cuestión para garantizar que pudieran adoptarse medidas en zonas fuera de la jurisdicción nacional²⁶³⁸.

En el documento final de la conferencia, una de las recomendaciones más relevantes sobre el pabellón era “velar por que los Estados del pabellón tengan la capacidad de cumplir sus responsabilidades con respecto a los buques que enarbolan su pabellón, antes de otorgar a los barcos pesqueros el derecho de enarbolar su pabellón o de expedirles una autorización de pesca”, de manera que se ampliase los requisitos que debe cumplir el Estado de pabellón en relación con la capacidad de control necesaria²⁶³⁹. Además, se decidió cooperar para aclarar la relación auténtica “con respecto al deber de los Estados del pabellón de ejercer un control efectivo sobre los barcos pesqueros que enarbolan su pabellón”²⁶⁴⁰, de manera que la relación no debería ser tautológica como en las propuestas normalmente admitidas hasta la fecha en Derecho internacional. De la misma manera, por primera vez en el marco de este acuerdo se recomendó considerar las sanciones adecuadas como alternativa a la eliminación de un buque del registro de un Estado, que conllevaría la pérdida de nacionalidad²⁶⁴¹. En cuanto a los buques sin nacionalidad, se recomendó a los Estados que adoptasen las medidas necesarias para impedir que los buques sin nacionalidad participaran en las actividades pesqueras relacionadas con la pesca²⁶⁴².

Desde la adopción del Acuerdo de Cumplimiento, la FAO no volvió a aprobar un instrumento vinculante en materia de pesca INDNR hasta 2009, cuando se adoptó el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP), de 2009, cuyo objetivo era reducir el atractivo de la pesca INDNR para los buques que la realizan. Este acuerdo partía del Modelo de sistema sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobado cuatro años antes y con carácter no vinculante²⁶⁴³. Sin embargo, en 2005, la FAO reiteró la necesidad de que se adoptaran más iniciativas internacionales para eliminar la pesca INDNR por parte de buques que enarbolan pabellones de conveniencia y para exigir una relación auténtica entre los Estados y los buques de pesca que enarbolasen sus pabellones²⁶⁴⁴.

²⁶³⁸ *Ibid.*, pág. 26.

²⁶³⁹ *Ibid.*, pág. 50.

²⁶⁴⁰ *Ibid.*, pág. 51.

²⁶⁴¹ *Ibid.*

²⁶⁴² *Ibid.*, pág. 52.

²⁶⁴³ El texto de este documento se puede consultar en <http://www.fao.org/3/a0985t/a0985t00.pdf> (fecha de última consulta: 1 de julio de 2020). Para un breve comentario sobre su contenido, *vid.* TREVES, T., “Jurisdiction over Vessels in the Areas of Pollution and Fisheries: General Report”, *cit.*, págs. 18 y 19.

²⁶⁴⁴ Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO sobre Pesca en Roma el 12 de marzo de 2005, pág. 4.

El AMERP²⁶⁴⁵ tiene un ámbito de aplicación amplio, ya que se aplica tanto a la pesca como a las actividades relacionadas con ella (desembarque, empaquetado, elaboración, transbordo, transporte y todo tipo de aprovisionamientos y suministros en el mar)²⁶⁴⁶. En este caso, su ámbito de aplicación subjetiva comprende, lógicamente, a los buques pesqueros que no estén autorizados a enarbolar su pabellón y que soliciten entrar en sus puertos o se encuentren en uno de ellos, con excepciones relativas a las embarcaciones de pesca artesanal de Estados limítrofes con los que exista cooperación en materia de pesca INDNR y de buques portacontenedores que no transporten pescado o que transporten pescado desembarcado previamente y del que no se sospeche que procede de pesca INDNR²⁶⁴⁷. Además, los Estados podrán decidir no aplicar el AMERP a los buques fletados por sus nacionales para pescar en zonas sometidas a su jurisdicción nacional y que operen en las mismas bajo su autoridad y control²⁶⁴⁸, por lo que se reconoce el impacto del fenómeno del reabanderamiento y se tolera siempre y cuando se realice en unas condiciones que permitan que el Estado de origen de sus propietarios tengan un control sobre los buques similar al que tendría si actuara como diligente Estado de pabellón.

Esencialmente, el AMERP obliga a los Estados a denegar la entrada a puerto a los buques que hubiesen incurrido en pesca INDNR o apoyado tales actividades (especialmente, si figurasen en alguna lista de buques de pesca INDNR de cualquier OROP), a designar los puertos a los que podrán solicitar acceder los buques extranjeros, a integrarse en sistemas de control del Estado rector del puerto y a intercambiar información sobre las medidas adoptadas²⁶⁴⁹. Sin embargo, el AMERP no impide que los Estados adopten medidas más estrictas, como la denegación de entrada a puerto a otros buques a los que no resulta de aplicación el AMERP, tanto como decisión soberana como por decisión de una OROP de la que sea miembro o que reconozca y que hayan sido adoptadas de conformidad con el Derecho internacional²⁶⁵⁰. En cualquier caso, la denegación de uso de un puerto deberá notificarse al Estado de pabellón y, si procede, a los Estados ribereños, a las OROP y a las organizaciones internacionales

²⁶⁴⁵ La versión en castellano de este documento está disponible en FAO, *Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing / Accord relatif aux mesures du ressort de l'état du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée / Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada*, FAO, Roma, 2009, págs. 67 – 100, disponible en <http://www.fao.org/3/i5469t/i5469T.pdf> (fecha de última consulta: 27 de junio de 2020).

²⁶⁴⁶ Arts. 1.c) y d), y 3.3 del AMERP. *Vid.* también el amplísimo concepto de puerto que se utiliza en el AMERP, de conformidad con su art. 1.g).

²⁶⁴⁷ Art. 3.1 del AMERP.

²⁶⁴⁸ Art. 3.2 del AMERP.

²⁶⁴⁹ Arts. 5 – 9 del AMERP.

²⁶⁵⁰ Art. 4.1.b), 2 y 3 del AMERP. *Vid.* VAN DER MAREL, E. R., *op. cit.*, pág. 301. Sobre la compatibilidad de estas medidas con otros tratados, *vid.* SERDY, A., “The Shaky Foundations of the FAO Port State Measures Agreement: How Watertight Is the Legal Sea against Access for Foreign Fishing Vessels?”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 31, n.º. 3, 2016, págs. 422 – 441.

pertinentes²⁶⁵¹. Además, la decisión solo será revocable en el caso de que los motivos que habían fundamentado la decisión eran inadecuados, erróneos o improcedentes²⁶⁵². Por otro lado, se establece un sistema de inspección de los buques a los que se hubiera denegado la entrada o el uso de un puerto, los buques cuya inspección soliciten otras partes, Estados u OROP, y los buques respecto de los cuales existieran motivos fundados para sospechar que hubieran incurrido en actividades de pesca INDNR o de apoyo de la pesca INDNR²⁶⁵³. Sin embargo, el Estado rector del puerto debe velar por que las inspecciones se realicen de forma correcta, transparente y no discriminatoria, y por que no constituyan un hostigamiento para ningún buque²⁶⁵⁴.

Por tanto, se podrá permitir la entrada a puerto de los buques relacionados con la pesca INDNR para inspeccionarlos y para adoptar medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la misma, y también en situaciones de peligro o dificultad grave, o para desguazar el buque, pero en ningún caso se les autorizará a desembarcar, empaquetar, transbordar o procesar el pescado que no hubiera sido desembarcado previamente, ni a repostar, reabastecerse ni a utilizar otros servicios²⁶⁵⁵. Para decidir sobre el buque, se podrá pedir al Estado de pabellón que confirme en un plazo razonable que el pescado a bordo del buque se hubiera capturado de conformidad con los requisitos de alguna OROP, aunque esta disposición no implica que los Estados de pabellón deban ser miembros de una OROP o que las medidas o decisiones de una OROP de la que no sea miembro o que no hubiera reconocido fueran vinculantes para ese Estado de pabellón²⁶⁵⁶. Por tanto, aunque el AMERP ordena la actuación de los Estados rectores del puerto y proporciona estrategias útiles para desalentar la pesca INDNR, no supone ningún avance en lo que respecta al fomento de la imperatividad de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las OROP por los terceros Estados, aunque, si se aplica correctamente, influirá positivamente en su cumplimiento.

El AMERP entró en vigor el 5 de junio de 2016 y actualmente tiene 65 Estados parte, además de la Unión Europea. Entre ellos, se encuentran los siguientes Estados que se consideran pabellones de conveniencia: Bahamas, Barbados, Camboya, Dinamarca (con respecto a las Islas Feroe), Francia, Liberia, Mauricio, Myanmar, Panamá, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Sierra Leona, Sri Lanka, Togo, Tonga y Vanuatu²⁶⁵⁷. En la segunda reunión

²⁶⁵¹ Art. 11.3 del AMERP.

²⁶⁵² Art. 11.5 del AMERP.

²⁶⁵³ Arts. 12.3 y 13 del AMERP.

²⁶⁵⁴ Art. 13.2.h) del AMERP.

²⁶⁵⁵ Arts. 9.5, 10, 11.1 y 2, y 18 del AMERP.

²⁶⁵⁶ Art. 11.1.d) en relación con el art. 4.2 del AMERP. Esta actuación del Estado de pabellón se enmarca en la obligación de cooperación más general establecida en el art. 20 del AMERP.

²⁶⁵⁷ Esta información se ha obtenido de la página oficial de la FAO sobre el AMERP, disponible en <http://www.fao.org/treaties/results/details/en/c/TRE-000003/> (fecha de última consulta: 27 de junio de 2020).

de las partes en el AMERP, de 2019, se constató que, pese al aumento del número de partes de 48 a 60, la aplicación efectiva del AMERP requería una mayor aceptación del mismo²⁶⁵⁸. En este caso, la participación fundamental es la de los Estados en los que se descarga la pesca INDNR, pero los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia también pueden funcionar como puertos de conveniencia para algunos buques que enarbolan un pabellón de conveniencia distinto del suyo. Además, varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han participado en proyectos de creación de capacidad en el marco del AMERP, como Bahamas, Belice, Camboya, Comoras, Honduras, Islas Cook, Islas Marshall, Myanmar, Panamá, Samoa, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka, Tonga, Tuvalu y Vanuatu²⁶⁵⁹. Sin embargo, el sistema de inspección por parte del Estado rector del puerto no se encuentra tan desarrollado como en el ámbito del transporte marítimo y no existen mecanismos de coordinación similares a los MOU, aunque se espera que el intercambio de información a través del Registro Mundial suponga un avance en la aplicación del AMERP.

Como se puede observar, la cuestión de la utilización de pabellones de conveniencia en la pesca INDNR subyace a los tratados adoptados para impedir estas actividades. Sin embargo, se ha evitado definir la relación auténtica para impedir arriesgar la adopción de los tratados. El fenómeno de los pabellones de conveniencia no se regula directamente ni tampoco se prohíbe completamente el cambio de pabellón debido a la ausencia de voluntad de los Estados, sino que, en un primer momento, se trató de asegurar que los Estados de pabellón cumplan sus obligaciones en cuanto a la concesión de autorizaciones de pesca en alta mar, así como de facilitar la identificación de los buques. A pesar de ello, teniendo en cuenta la persistencia tanto de los pabellones de conveniencia como de la pesca INDNR, resulta evidente que es necesario fomentar la capacidad de muchos de los Estados de pabellón para que puedan cumplir efectivamente con sus obligaciones. En ese sentido, la FAO ha desarrollado una intensa labor de asistencia para el desarrollo de capacidad en diversos Estados. El progresivo desarrollo de medidas por parte de los Estados distintos del Estado de pabellón pone de relieve la insuficiencia de la jurisdicción exclusiva de los Estados de pabellón para contener la pesca INDNR, especialmente en los casos de Estados que no hubieran ratificado los tratados aplicables, como ocurre con aproximadamente la mitad de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia.

²⁶⁵⁸ FAO, *Informe de la segunda reunión de las partes en el Acuerdo sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, Santiago de Chile (Chile), 3 – 6 de junio de 2019*, FIAO/R1275 (Es), FAO, Roma, 2020, pág. 1, disponible en www.fao.org/3/ca5757es/CA5757ES.pdf (fecha de último acceso: 28 de junio de 2020).

²⁶⁵⁹ Los detalles de los programas de desarrollo de la capacidad se pueden encontrar en <http://www.fao.org/port-state-measures/capacity-development/es/> (fecha de última consulta: 27 de junio de 2020).

4.4.1.2.- Las aportaciones de los instrumentos de *soft law* adoptados por la FAO

El mismo año en que se adoptó el Acuerdo de Nueva York en las Naciones Unidas, la FAO aprobó el Código de Conducta para la Pesca Responsable²⁶⁶⁰, de carácter voluntario, salvo en los puntos cuyo contenido coincide con instrumentos de carácter vinculante²⁶⁶¹. Aunque no se refiere directamente a la importancia del pabellón en la pesca INDNR, contiene disposiciones relevantes para este ámbito. Así, se indicaba que los Estados que no sean miembros de una OROP o de un AROP deberían cooperar en la conservación de los recursos pesqueros haciendo efectivas las medidas de conservación y gestión aprobadas por las OROP y los AROP²⁶⁶², y que los Estados deberían asegurar que no se permitiera pescar a ninguna embarcación que no estuviera autorizada adecuadamente, lo cual implicaba la imposición de sanciones lo suficientemente severas como para ser efectivas, incluyendo la denegación, retirada o suspensión de las autorizaciones de pesca en el caso de que no se cumplieren las medidas de conservación y ordenación en vigor²⁶⁶³.

En materia de registro, en el Código de Conducta para la Pesca Responsable se reiteraba el deber de todos los Estados de mantener un registro actualizado de los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón, de sus propietarios y de todas las autorizaciones de pesca que concediesen²⁶⁶⁴. Sin embargo, no se menciona la relación auténtica²⁶⁶⁵. Por último, se indica que los bancos e instituciones financieras no deberían exigir como condición a la concesión de un préstamo o crédito hipotecario de los buques de pesca o los buques de apoyo a la pesca se registren en cualquier jurisdicción distinta a la del Estado de los verdaderos propietarios si ello incrementase la probabilidad de que no se cumplieren las medidas internacionales de conservación y ordenación²⁶⁶⁶. El grado de aplicación de este instrumento no se ha podido comprobar empíricamente²⁶⁶⁷.

²⁶⁶⁰ Para un análisis pormenorizado de la adopción y del contenido del Código de Conducta para la Pesca Responsable, *vid.* SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar, cit.*, págs. 485 – 493.

²⁶⁶¹ Art. 1.1 del Código de Conducta para la Pesca Responsable. Sobre el alcance y las características del *soft law* en materia de pesca, *vid.* MESEGUER, J. L., *Derecho Internacional de los Ecosistemas Marinos*, Editorial Reus, Madrid, 2011, págs. 15 – 22 y, especialmente sobre el Código de Conducta para la Pesca Responsable, págs. 29 – 31. Sobre el incremento de la producción del *soft law* como manifestación de la privatización del Derecho del mar en general, *vid.* ROS, N., «Les Seychelles, laboratoire de la privatisation des mers», *Neptunus*, vol. 26, n.º. 1, 2020, págs. 1 y 2.

²⁶⁶² Arts. 7.1.5 y 8.2.6 del Código de Conducta para la Pesca Responsable.

²⁶⁶³ Arts. 7.6.2, 7.7.2 y 8.2.2 del Código de Conducta para la Pesca Responsable.

²⁶⁶⁴ Art. 8.1.2 y 8.2.1 del Código de Conducta para la Pesca Responsable.

²⁶⁶⁵ Nótese que, en el art. 6.11, solo se menciona que los Estados que autoricen a buques pesqueros y a buques de apoyo a la pesca a enarbolar su pabellón deberían ejercer un control eficaz sobre dichos buques para asegurar la aplicación adecuada del Código de Conducta para la Pesca Responsable.

²⁶⁶⁶ Art. 7.8.1 del Código de Conducta para la Pesca Responsable.

²⁶⁶⁷ La FAO ha expresado su preocupación por la baja tasa de respuesta al cuestionario relacionado con la aplicación del Código de Conducta para la pesca responsable y de sus instrumentos conexos, incluidos los

En desarrollo del Código de Conducta para la Pesca Responsable, se elaboró el PAI-INDNR, que se aprobó por consenso el 2 de marzo de 2001, que contenía las primeras definiciones de pesca INDNR en un instrumento de alcance global, aunque, al igual que el Código de Conducta para la Pesca Responsable, tiene carácter voluntario²⁶⁶⁸. En él se reiteraba que los Estados que no hubieran ratificado o aceptado la CNUDM, el Acuerdo de Cumplimiento o el Acuerdo de Nueva York no deberían actuar de forma incoherente con esos instrumentos²⁶⁶⁹, y que los Estados deberían aplicar de manera plena y efectiva los instrumentos que hubieran ratificado o aceptado o a los que se hubieran adherido²⁶⁷⁰. De la misma forma, se recomendaba a los Estados que tomaran medidas para controlar que sus nacionales no practicaran ni apoyaran la pesca INDNR y que debían disuadirlos de que abanderaran buques pesqueros bajo la jurisdicción de un Estado que no cumpliera sus obligaciones como Estado de pabellón²⁶⁷¹. Además, se incluía la obligación de los Estados de mantener registros de las embarcaciones y de sus propietarios y armadores que hubieran recibido autorización para practicar la pesca bajo su jurisdicción²⁶⁷². Con respecto a la matriculación y registro de las embarcaciones pesqueras, los párrafos 34 – 43 del PAI-INDNR establecen que los Estados deberían velar por que los buques que enarbolan su pabellón no practiquen ni respalden la pesca INDNR; abstenerse de abanderar buques con trayectorias de incumplimiento y, antes de matricular un buque, deberían asegurarse de estar en condiciones de ejercer la responsabilidad de garantizar que tal buque no practique la pesca INDNR, garantizando la vinculación entre la matriculación, el registro de embarcaciones y la concesión de las autorizaciones de pesca²⁶⁷³. Además, deberían desalentar y eliminar los incentivos para los cambios de pabellón tendientes a eludir el cumplimiento de las medidas o disposiciones de conservación y ordenación²⁶⁷⁴.

Al margen de las facultades de los Estados de pabellón, los Estados ribereños también deberían asegurarse de que ningún buque pesque en sus aguas sin una

planes de acción y estrategias internacionales, en FAO, *Informe del 30.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2012*, FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º 1012, FIPI/R1012 (Es), 2012, pág. 4, disponible en www.fao.org/3/a-i3105s.pdf (fecha de última consulta: 22 de mayo de 2020).

²⁶⁶⁸ Párr. 4 del PAI-INDNR. Para un análisis completo de este instrumento, *vid.* EDESON, W., “The International Plan of Action on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: The Legal Context of a Non-Legally Binding Instrument”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 16, n.º 4, 2001, págs. 603 – 624. *Vid.* también el Plan de Acción Internacional para la Ordenación de la Capacidad Pesquera, instrumento similar aprobado en el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable para el remedio del exceso de capacidad pesquera en 1999 y cuyo párr. 38 establece que los Estados de pabellón deberán evitar la aprobación de la transferencia de barcos que enarbolan su pabellón a zonas de alta mar cuando tales transferencias no sean coherentes con la pesca responsable conforme al Código de Conducta.

²⁶⁶⁹ Párr. 11 del PAI-INDNR.

²⁶⁷⁰ Párrs. 12 y 14 del PAI-INDNR.

²⁶⁷¹ Párrs. 18, 19 y 84 del PAI-INDNR.

²⁶⁷² Párrs. 24.2 y 42 del PAI-INDNR.

²⁶⁷³ Párrs. 34 – 36, 40, 41 y 45 del PAI-INDNR.

²⁶⁷⁴ Párrs. 38 y 39 del PAI-INDNR.

autorización de pesca válida concedida por ese Estado ribereño y abstenerse de conceder autorizaciones de pesca a los buques que no estén inscritos en ningún registro²⁶⁷⁵. En cuanto a las competencias del Estado rector del puerto, la aplicación de medidas sobre buques extranjeros se supedita a la autorización del Estado de pabellón²⁶⁷⁶. Por último, en cuanto a las medidas de mercado, de carácter excepcional, los Estados deberían adoptar todas las medidas compatibles con el derecho internacional que fueran necesarias para impedir que el pescado capturado por embarcaciones cuya práctica de la pesca INDNR haya sido determinada por la organización regional de pesca competente se comercialice o importe en su territorio, y todos los Estados deberían colaborar a petición de cualquier Estado²⁶⁷⁷. Además, se deberían elaborar medidas para fomentar el cumplimiento de conformidad con el Derecho internacional y, entre otras medidas, se debería intercambiar información sobre las embarcaciones que practican o respaldan la pesca INDNR²⁶⁷⁸.

En cuanto al estado de aplicación del PAI-INDNR, la FAO ha considerado que se han producido avances, aunque existen limitaciones por la escasez de recursos financieros y humanos, la falta de capacidad técnica y de reglamentación, y la necesidad de mejorar los marcos institucionales a favor de la pesca y la acuicultura responsables y de la reducción de las pérdidas postcaptura²⁶⁷⁹. A pesar de la amplia variedad de medidas y de su potencial ámbito de aplicación, no se apreció un descenso en la reducción del número de buques de pesca INDNR que navegan bajo pabellón de conveniencia durante sus primeros años de aplicación²⁶⁸⁰. Además, la reiteración de medidas y disposiciones en diferentes años durante la Conferencia de revisión y en diferentes instrumentos de *soft law* indica que existe un cierto consenso en las instituciones y entre los Estados parte en cada instrumento sobre su contenido y la idoneidad de las medidas para combatir la pesca INDNR y, en particular, la utilización de pabellones de conveniencia en este ámbito. Sin embargo, también podría evidenciar que su aplicación, que depende de los Estados, es insuficiente o requerirá de un proceso más largo de lo que inicialmente se había planteado.

²⁶⁷⁵ Párrs. 51.3 y 51.4 del PAI-INDNR.

²⁶⁷⁶ Párr. 59 del PAI-INDNR.

²⁶⁷⁷ Párrs. 66 y 72 del PAI-INDNR.

²⁶⁷⁸ Párr. 80.2 y 4 del PAI-INDNR.

²⁶⁷⁹ FAO, *Informe del 33.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2018*, FIAP/R1249 (Es), FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º 1249, 2019, pág. 3, disponible en <http://www.fao.org/3/ca5184es/CA5184ES.pdf> (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2020). GIANNI, M., y SIMPSON, W., *op. cit.*, pág. 20, coincide en que el PAI-INDNR ha tenido un impacto limitado sobre la tendencia a la utilización de pabellones de conveniencia en el ámbito pesquero.

²⁶⁸⁰ *Vid.* GIANNI, M., y SIMPSON, W., *The Changing Nature of High Seas Fishing – How flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*, Australian Government Department of Agriculture, Fisheries and Forestry / International Transport Workers' Federation / WWF International, London, 2005, disponible en <http://assets.wwf.org.uk/downloads/flagsofconvenience.pdf> (fecha de última consulta: 29 de mayo de 2020), pág. 20.

Por último, cabe destacar la ambigüedad de la postura de algunas instituciones sobre la cuestión de la relación auténtica, ya que, por un lado, a lo largo de los años se ha reiterado la necesidad o, al menos, la conveniencia de aclarar su definición o su papel en esta cuestión, pero nunca se ha llegado a incluir en ningún instrumento vinculante e incluso se ha aconsejado el abandono de la aproximación material a este concepto y su sustitución por la preocupación por control efectivo de los buques por parte de su Estado de pabellón, abogando así por un concepto formal de la relación auténtica. Ciertamente, estos resultados reflejan la voluntad de los Estados durante las negociaciones, la mayoría de los cuales se encuentra en alguno de los planos beneficiados del fenómeno, aunque los hechos también demuestran que existen muchos Estados que son incapaces de ejercer un control efectivo sobre sus buques, incluso a pesar de los avances realizados en las últimas décadas²⁶⁸¹. Por lo que respecta a los planes nacionales de acción contra la pesca INDNR, hasta la fecha, solo se han registrado 17, de los cuales solo corresponden a Estados que ofrecen pabellones de conveniencia los de Antigua y Barbuda (2010), Belice (2014) y San Cristóbal y Nieves (2015)²⁶⁸², así como el de la Unión Europea, que, como es sabido, afecta a varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia²⁶⁸³.

En 2015, la FAO complementó la regulación de la lucha contra la pesca INDNR con un nuevo instrumento de carácter voluntario: las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón²⁶⁸⁴. Estas directrices pretendían asegurar que los Estados de pabellón pudieran garantizar que los buques que enarbolan su pabellón no llevaran a cabo pesca INDNR, incluyendo mecanismos de seguimiento, control y vigilancia (SCV), y de intercambio de información para evitar los cambios de pabellón²⁶⁸⁵. En ellas, se reiteraba, entre otras muchas cuestiones, la obligación de los Estados de pabellón de ejercer eficazmente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolaran su pabellón²⁶⁸⁶ y el compromiso de tomar medidas eficaces contra el incumplimiento de las obligaciones pertinentes por los buques que enarbolan su pabellón²⁶⁸⁷, aunque, al igual que en el resto de instrumentos aprobados por la FAO, no se propuso ningún contenido para la relación auténtica que debe existir entre el buque y su Estado de pabellón.

²⁶⁸¹ Del mismo parecer es SOBRINO, J. M., “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, *cit.*, pág. 1335.

²⁶⁸² Los planes nacionales de acción pueden consultarse en <http://www.fao.org/fishery/ipoa-iiu/npoa/es> (fecha de última consulta: 28 de junio de 2020).

²⁶⁸³ Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, ya citado.

²⁶⁸⁴ FAO, *Voluntary Guidelines for Flag State Performance / Directives volontaires pour la conduite de l'état du pavillon / Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado de Pabellón*, FAO, Roma, 2015, págs. 37 – 53, disponible en <http://www.fao.org/3/I4577T/i4577t.pdf> (fecha de última consulta: 28 de junio de 2020).

²⁶⁸⁵ Párr. 2.i) y j) de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón

²⁶⁸⁶ Párr. 2.d) de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

²⁶⁸⁷ Párr. 2.g) de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

Las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón incluyen diversos criterios para realizar tal evaluación, que se podrán aplicar en el marco de una autoevaluación del propio Estado de pabellón o de una evaluación externa llevada a cabo por otro Estado, otros Estados o un organismo multilateral²⁶⁸⁸. Ente los de carácter general, destaca el hecho de que no es suficiente con el Estado de pabellón haya incorporado a su ordenamiento jurídico sus obligaciones de Derecho internacional, sino que es necesario que también haya adoptado las medidas necesarias para impedir que los buques que enarbolan su pabellón realicen cualquier actividad que mine la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación adoptadas por las OROP o los AROP o pesca INDNR en zonas bajo la jurisdicción de otros Estados, y que contribuya efectivamente al funcionamiento de las OROP y de los AROP en las que participe²⁶⁸⁹. Además, se reitera la obligación de los Estados de controlar efectivamente a los buques que enarbolan su pabellón, cuyo contenido se define pormenorizadamente e incluye la imposición efectiva de sanciones²⁶⁹⁰.

En cuanto a los criterios relativos a la información, matriculación y registros, el Estado de pabellón debe cumplir sus obligaciones relativas a las especificaciones uniformes de la FAO para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras y los requisitos de la OMI, así como la información sobre propietarios y armadores reales de los buques, así como sobre las características y los cambios de nombre y pabellón del buque²⁶⁹¹. Además, los Estados de pabellón deben proporcionar la información necesaria sobre el estado de matriculación de un buque a otros Estados y verificar el historial y los posibles requisitos de denegación o cancelación de la matriculación de un buque, lo que incluirá la coordinación con los anteriores Estados de pabellón para determinar si existen investigaciones o sanciones que motiven el cambio de pabellón, evitando inscribir los buques con un historial de incumplimiento²⁶⁹². Al igual que los instrumentos anteriores, exige que los buques solo expidan autorizaciones de pesca a los buques que se encuentren matriculados en sus registros²⁶⁹³. Asimismo, los Estados de pabellón deben adoptar todas las medidas viables, incluyendo la denegación del derecho a enarbolar su pabellón, para evitar que los buques cambien frecuentemente de pabellón por conveniencia²⁶⁹⁴, aunque no se especifica cuáles deben ser esas medidas. A pesar que se trata de disposiciones de *soft law* y de que no establecen criterios precisos para evaluar la actuación de los Estados de pabellón, se espera que estas directrices constituyan una herramienta para la toma de decisiones por parte de los Estados y de las

²⁶⁸⁸ Párrs. 45 y 46 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

²⁶⁸⁹ Párrs. 6 – 9 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

²⁶⁹⁰ Párrs. 31 – 38 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

²⁶⁹¹ Párr. 14 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

²⁶⁹² Párrs. 15, 16, 18 y 28 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón. De conformidad con el párr. 24 de las Directrices Voluntarias, las sanciones pendientes se deben liquidar antes de cancelar la matriculación de un buque.

²⁶⁹³ Párrs. 19 y 29 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

²⁶⁹⁴ Párr. 23 de las Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado del Pabellón.

OROP y para la evaluación del cumplimiento de la diligencia debida por parte de los Estados de pabellón²⁶⁹⁵. Dado que este es el criterio decisivo para la determinación de la responsabilidad de un Estado por las actividades de pesca INDNR llevadas a cabo por los buques que enarbolan su pabellón, de conformidad con el Dictamen del TIDM de 2015, solicitado por la Comisión Subregional de Pesquerías de África Occidental, las directrices pueden tener un papel fundamental en el Derecho del mar si se aplican efectivamente.

Los instrumentos de *soft law* más recientemente adoptados por la FAO en materia de lucha contra la pesca INDNR son las Directrices voluntarias para los sistemas de documentación de las capturas, de julio de 2017²⁶⁹⁶, y las Directrices voluntarias sobre el mercado de las artes de pesca, de julio de 2018²⁶⁹⁷. Aunque contenido es eminentemente técnico, merecen una mínima mención en este estudio, ya que contienen alguna disposición relativa al pabellón de los buques. Así, las Directrices voluntarias para los sistemas de documentación de las capturas establecen que los sistemas de documentación de las capturas se deben diseñar y aplicar de forma proporcionada al riesgo que plantea la pesca INDNR y en función de un análisis de riesgos, que debería incluir la consideración de si los buques o las flotas de las que se trate enarbolan el pabellón de un Estado que no hubiera asumido las obligaciones y directrices internacionalmente pertinentes²⁶⁹⁸. Se trata de una disposición escueta y ambigua, pero permite vincular este nuevo instrumento con los anteriormente adoptados en el seno de la FAO.

En cuanto a las Directrices voluntarias sobre el mercado de las artes de pesca, aunque tienen un carácter bastante genérico y requiere de desarrollo²⁶⁹⁹, su utilidad radica en que su correcta aplicación facilitaría la identificación del propietario y del Estado responsable de los aparejos de pesca abandonados, perdidos o descartados. Uno de los criterios que se deberían tener en cuenta para la creación del sistema de marcado son “las responsabilidades de los Estados en su calidad de Estados del pabellón, ribereños y del puerto y, cuando proceda, como miembros de ORP, en particular

²⁶⁹⁵ Vid. KLEIN, N., “Strengthening Flag State Performance in Compliance and Enforcement”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, pág. 364.

²⁶⁹⁶ El texto de este instrumento está disponible en <http://www.fao.org/3/I8076ES/i8076es.pdf> (fecha de última consulta: 30 de junio de 2020).

²⁶⁹⁷ El texto de este instrumento está disponible en <http://www.fao.org/3/ca3546t/ca3546t.pdf> (fecha de última consulta: 1 de julio de 2020).

²⁶⁹⁸ Párr. 4.3.c) de las Directrices voluntarias para los sistemas de documentación de las capturas.

²⁶⁹⁹ El párr. 19 de las Directrices voluntarias para los sistemas de documentación de las capturas establece que el mercado de las artes de pesca debería realizarse en el contexto de medidas de ordenación pesquera más amplias que apoyen la sostenibilidad de la pesca y del medio marino. De la misma forma, su párr. 21 indica que los Estados deberían cooperar, de forma bilateral o a través de las OROP y los AROP, en el establecimiento, la aplicación y la armonización de los sistemas para el mercado de las artes de pesca. Sin embargo, en el párr. 24 también se prevé que existan sistemas de marcado de ámbito nacional o subnacional.

OROP/AROP”²⁷⁰⁰. Además, este sistema debería “proporcionar un medio sencillo, pragmático, asequible y verificable de determinar la titularidad” de las artes de pesca, así como “su vinculación con las embarcaciones, y/o los operadores que realizan las actividades de pesca”²⁷⁰¹, y estar vinculado a ellos por medio de la correspondiente autorización o licencia de pesca²⁷⁰². Como se puede apreciar, la aplicación efectiva y no fraudulenta de estas directrices permitiría facilitar, colateralmente, la identificación de los buques asociados a las artes de pesca presentes los mares y océanos en general, y, por tanto, de sus Estados de pabellón (siempre y cuando se incluyesen datos reales), e, incluso, en algunos casos, podría facilitar la recopilación de pruebas de la pesca INDNR. Sin embargo, esto no se reguló directamente en este instrumento, ya que se preveía su incorporación a los sistemas de SCV, que deberían incluir la aplicación de penas y sanciones adecuadas en caso de incumplimiento, e incluso su comprobación en el marco de los mecanismos de control por parte del Estado rector del puerto²⁷⁰³, pero, en cuanto a la actuación frente a los Estados de pabellón, solo se exige que se notifiquen los aparejos de pesca abandonados, pedidos o descartados al Estado del pabellón, a la autoridad competente que facilitó la marca y al Estado ribereño²⁷⁰⁴.

Como se puede comprobar, la estrategia de la FAO atiende a varios enfoques. Por un lado, aunque se puede considerar infructuoso el debate sobre la relación auténtica y superada la consideración de las condiciones para el registro de buques como parte central de su regulación, no se ha abandonado la tendencia hacia una mayor definición de las obligaciones y responsabilidades de los Estados de pabellón. Aunque muchas de las disposiciones sobre esta cuestión se encuentren en instrumentos de *soft law*, no dejan de constituir unas directrices hacia cuya implementación deberían aspirar todos los Estados que dispongan de una flota pesquera, y, como tal, se deben tener en consideración para evaluar el grado de cumplimiento de los Estados de pabellón. Al mismo tiempo, dada la relevancia otorgada a las licencias y autorizaciones de pesca, el incumplimiento de los requisitos necesarios para conseguirla y mantenerla (incluyendo, según se ha explicado, el respeto a las medidas de conservación y ordenación de las OROP) supondrá, de conformidad con el Derecho vigente, la eliminación del buque de su registro. Asimismo, la FAO aboga por una mayor transparencia en las actividades pesqueras, tanto desde el punto de vista de las capturas como desde el punto de vista de la identidad de los propietarios de los buques y otros intereses presentes en la industria. Por otro lado, las propuestas de la FAO desbordan el enfoque tradicional basado en la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón e incluyen acertadamente medidas

²⁷⁰⁰ Párr. 9 de las Directrices voluntarias sobre el marcado de las artes de pesca.

²⁷⁰¹ Párr. 13.b) de las Directrices voluntarias sobre el marcado de las artes de pesca. De hecho, en el párr. 24 de las directrices se recomienda que las nuevas autorizaciones o licencias de pesca se condicionen al marcado de las artes de pesca. Además, en el párr. 26 se indica que, si las artes de pesca asociadas a una embarcación registrada, la marca asignada a las mismas debería coincidir con los datos de matriculación de la embarcación, como el código del puerto o el número de la OMI.

²⁷⁰² Párrs. 13.g) y 29 de las Directrices voluntarias sobre el marcado de las artes de pesca.

²⁷⁰³ Párrs. 30 – 35 de las Directrices voluntarias sobre el marcado de las artes de pesca.

²⁷⁰⁴ Párrs. 37 y 66 de las Directrices voluntarias sobre el marcado de las artes de pesca.

aplicables por parte de Estados distintos del Estado de pabellón, entre las que destacan las medidas del Estado rector del puerto, que, al igual que ocurría en el caso de la contaminación del medio marino, se conciben como complementarias a la jurisdicción del Estado de pabellón, que también se ha ido relativizando en las últimas décadas. Sin embargo, aunque se prevé que los Estados tomen medidas para evitar la participación de sus nacionales en la pesca INDNR, estas podrían tener un mayor desarrollo, al igual que las disposiciones sobre los transbordos de capturas.

4.4.1.3.- La normativa sobre pesca INDNR en el Derecho de la Unión Europea

En el ámbito del Derecho de la Unión Europea, la producción normativa en materia de sostenibilidad de las actividades pesqueras y de pesca INDNR es muy abundante²⁷⁰⁵. La Política Pesquera Común se aplica a las actividades realizadas por

²⁷⁰⁵ *Vid.*, entre otras muchas disposiciones, el Reglamento (CE) n.º. 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común, *DOCE* L 358, de 31 de diciembre de 2002, págs. 59 – 80; el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOCE* L 286, de 29 de octubre de 2008, págs. 1 – 32; el Reglamento (CE) n.º. 1006/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, relativo a la autorización de las actividades pesqueras de los buques pesqueros comunitarios fuera de las aguas comunitarias y al acceso de los buques de terceros países a las aguas comunitarias, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º. 2847/93 y (CE) n.º. 1627/94 y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 3317/94, *DOCE* L 286, de 29 de octubre de 2008, págs. 33 – 44, ya derogado; el Reglamento (CE) n.º. 1010/2009 de la Comisión, que establece normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOCE* L 280, de 27 de octubre de 2009, págs. 5 – 41; el Reglamento (CE) n.º. 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, *DOUE* L 33, de 22 de diciembre de 2009, págs. 1 – 50; el Reglamento (UE) n.º. 1236/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2010, por el que se establece un régimen de control y ejecución aplicable en la zona del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental y se deroga el Reglamento (CE) n.º. 2791/1999 del Consejo, *DOUE* L 348, de 31 de diciembre de 2010, págs. 17 – 33; el Reglamento (UE) n.º. 1343/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, sobre determinadas disposiciones aplicables a la pesca en la zona del Acuerdo CGPM (Comisión General de Pesca del Mediterráneo) y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º. 1967/2006 del Consejo, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo, *DOUE* L 347, de 30 de diciembre de 2011, págs. 44 – 61; el Reglamento (UE) n.º. 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, por el que se establece la lista de la UE de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* L 131, de 29 de mayo de 2010, págs. 22 – 26; el Reglamento (UE) n.º. 1026/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre determinadas medidas destinadas a la conservación de las poblaciones de peces en relación con los países que autorizan una pesca no sostenible, *DOUE* L 316, de 14 de noviembre de 2012, págs. 34 – 37; el Reglamento (UE) 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, la Decisión de Ejecución 2014/170/UE del Consejo, de 24 de marzo de 2014, por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* L 91, de 27 de marzo de 2014, págs. 43 – 47; el Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) 2018/975 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, por el que se establecen las medidas de gestión, conservación y gestión aplicables en la zona de la Convención de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO), *DOUE* L 179, de 16 de julio de 2018, págs. 30 – 75, y el Reglamento (UE) 2019/833 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, por el que se establecen medidas de conservación y ejecución aplicables en la zona de regulación de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, se modifica el Reglamento (UE) 2016/1627 y se derogan los Reglamentos (CE) n.º.

nacionales de los Estados miembros, sin perjuicio de la responsabilidad principal del Estado de pabellón, y cualquier participación o apoyo de los mismos a las actividades de pesca INDNR debe sancionarse²⁷⁰⁶. Aunque la Unión Europea no ha regulado las condiciones necesarias para el registro de buques, al margen de prohibir el abanderamiento de buques de pesca INDNR por parte de los Estados miembros y el cambio de pabellón o la exportación de buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado miembro a terceros Estados no cooperantes²⁷⁰⁷, ha tomado algunas medidas para evitar los cambios de pabellón. En 2002, prohibió la eliminación de buques del registro de los Estados miembros subvencionadas mediante ayudas públicas a menos que fuera precedida de la licencia de pesca y, en su caso, de las autorizaciones de pesca²⁷⁰⁸. Además, estableció la obligación de que los Estados miembros y la Comisión llevaran un registro de los buques pesqueros comunitarios²⁷⁰⁹.

De igual forma, la Unión Europea ha establecido un conjunto de requisitos establecidos para la concesión de las autorizaciones de pesca en alta mar, que atañen a los buques pesqueros de la Unión (es decir, los buques pesqueros que enarbolan pabellón de un Estado miembro y están matriculados en la Unión Europea) que operen en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de un tercer Estado, en el marco de una OROP de la que la Unión Europea sea parte contratante, dentro o fuera de las aguas de los Estados miembros, o en alta mar²⁷¹⁰. Tales requisitos son la recepción de información completa y exacta sobre el buque pesquero y los buques de apoyo asociados, pertenezcan o no a la Unión Europea por parte del Estado de pabellón; la posesión de una licencia de pesca válida y de un número de identificación de buque de la OMI por parte del buque, la ausencia del buque en las listas de buques de pesca

2115/2005 y (CE) n.º. 1386/2007 del Consejo, *DOUE* L 141, de 28 de mayo de 2019, págs. 1/41. *Vid.*, con carácter general, PONS, X., “El protagonismo de la Unión Europea en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la Política Pesquera Común*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 177 – 201.

²⁷⁰⁶ Art. 1.2.d) del Reglamento (UE) 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, arts. 39 y 40 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, y art. 2.1 del Reglamento (CE) n.º. 1224/2009 del Consejo. Con anterioridad, de conformidad con el art. 24.e) del Reglamento (CE) n.º. 2371/2002, los Estados miembros debían tomar medidas para impedir que sus nacionales participaran en actividades de pesca que incumpliesen las medidas de conservación y gestión aplicables, sin perjuicio de la responsabilidad última del Estado del pabellón.

²⁷⁰⁷ Arts. 37.8, y 38.3 y 5 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷⁰⁸ Art. 11.3 del Reglamento (CE) n.º. 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común, *DOCE* L 358, de 31 de diciembre de 2002, págs. 59 – 80, y art. 22.5 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo.

²⁷⁰⁹ Art. 15 del Reglamento (CE) n.º. 2371/2002 del Consejo, ya derogado, y art. 24 del Reglamento (UE) 1380/2013. Estas disposiciones se desarrollan en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/318 de la Comisión, de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión, *DOUE* L 34, de 9 de febrero de 2017, págs. 9 – 17.

²⁷¹⁰ Art. 1.a) del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo. La definición de buque pesquero de la Unión, de conformidad con el art. 3.1 de este Reglamento, es la que figura en el art. 4.5 del Reglamento (UE) n.º. 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo.

INDNR de las OROP o de la Unión Europea, y que el Estado miembro disponga de posibilidades de pesca en virtud de un acuerdo de pesca o de las OROP²⁷¹¹.

Como se ha mencionado, los buques que hubieran operado bajo otro pabellón en los cinco años anteriores a la solicitud estarían excluidos de esta posibilidad, a menos que se demuestre que el buque no había participado en actividades de pesca INDNR ni operado en aguas de un tercer Estado que autoriza la pesca no sostenible o no cooperante en la lucha contra la pesca INDNR²⁷¹². Con la misma finalidad de desincentivar los cambios frecuentes de pabellón, tampoco se concederán autorizaciones de pesca en el marco de los acuerdos de colaboración de pesca sostenible a los buques que hubieran dejado el registro de la flota pesquera comunitario y se hubieran vuelto a incorporar en un plazo de 24 meses, a menos que sus propietarios facilitasen a las autoridades competentes del Estado miembro de pabellón necesarios para determinar que, durante todo ese período, el buque había respetado plenamente las normas aplicables a un buque con pabellón de uno de los Estados miembros y que, en el caso de que el Estado que concedió el pabellón durante el periodo en que el buque no figuraba en el registro de flota pesquera de la Unión, pasara a ser considerado como un Estado no cooperante en lo relativo a luchar, desalentar y eliminar la pesca INDNR, o un Estado que permite la explotación no sostenible de recursos marinos vivos, se habían interrumpido las actividades del buque y se habían tomado medidas para suprimir el buque del registro de ese Estado²⁷¹³. Por último, están excluidos de la posibilidad de optar a autorizaciones de pesca los buques de pesca INDNR²⁷¹⁴. En caso de incumplimiento de las condiciones de la autorización, el Estado de pabellón o, en algunos casos, la Comisión, deben tomar las medidas oportunas, incluyendo (en el caso del Estado de pabellón) la modificación o retirada de la autorización y la imposición de sanciones²⁷¹⁵. Por último, los buques pesqueros de la Unión solo podrán llevar a cabo operaciones de pesca en aguas de un tercer Estado en relación con las poblaciones gestionadas por una OROP si dicho Estado es parte contratante de la OROP²⁷¹⁶.

En cuanto a las medidas del Estado rector del puerto, la Unión Europea ha establecido un sistema de inspecciones de los buques pesqueros de terceros Estados que

²⁷¹¹ Arts. 5.1, 10, 17.1.a), 21.a), 24.a) y 25.1 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo.

²⁷¹² Art. 6.1, 2 y 4 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo.

²⁷¹³ Art. 31.9 del Reglamento (UE) 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. Sobre las dificultades de realizar un seguimiento correcto de los buques y la práctica de cambiar el pabellón de los buques pesqueros tras agotar las posibilidades de pesca de conformidad con un ACPS o una OROP para continuar la explotación de los caladeros de conformidad con acuerdos privados, *vid.* TEJO, C., “Los Acuerdos de Cooperación para la Pesca Sostenible de la UE en el marco de la reforma de la dimensión exterior de la Política Pesquera Común”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la Política Pesquera Común*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 250 y 251.

²⁷¹⁴ Art. 37.1 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷¹⁵ Art. 7.4, 6 y 7 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo.

²⁷¹⁶ Arts. 9, 19 y 20 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo.

hagan escala en los puertos de los Estados miembros, especialmente de los buques sospechosos de realizar o participar en pesca INDNR, y prohíbe la entrada de los buques pesqueros de terceros Estados que no cumplan con los requisitos establecidos para ello, como la realización de las operaciones en puertos designados y la notificación previa de llegada, así como la prestación de servicios portuarios a tales buques y las operaciones de desembarque o transbordo²⁷¹⁷. Precisamente, uno de los criterios de elegibilidad para la inspección es que el buque haya cambiado recientemente de nombre, pabellón o número de matrícula²⁷¹⁸. Asimismo, prohíbe los transbordos entre buques pesqueros de terceros países y entre estos y buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro en aguas comunitarias y los transbordos entre los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y los buques de terceros Estados fuera de las aguas comunitarias²⁷¹⁹. En caso de que se detecte una infracción, el buque no podrá desembarcar ni transbordar sus capturas en puertos de los Estados miembros y se le impondrán las correspondientes sanciones²⁷²⁰. Si la infracción se hubiese cometido en alta mar, el Estado miembro cooperará con el Estado de pabellón y podrá imponer las sanciones correspondientes al Estado miembro rector del puerto si el Estado de pabellón accediese expresamente a transferir su competencia, y, si la infracción se hubiese cometido en aguas de un tercer Estado, el Estado miembro debe cooperar también con el Estado ribereño, que podrá transferir su competencia al Estado miembro²⁷²¹. Los productos obtenidos mediante pesca INDNR no podrán ser importados en la Unión Europea²⁷²². Sin embargo, la utilización de una combinación de pabellones de conveniencia, puertos de conveniencia y entramados societarios pueden dificultar la correcta aplicación de estas disposiciones.

En el ámbito regional, pero al margen de la Unión Europea y de las OROP, también existen acuerdos que pretenden evitar la pesca INDNR. Uno de los conceptos clave de este tipo de acuerdos es el principio de responsabilidad del Estado de pabellón, de conformidad con el cual los Estados de pabellón se obligan a hacerse responsables del cumplimiento de las condiciones de los acuerdos y del Derecho aplicable por parte de los buques que enarbolan su pabellón. Esta cláusula se originó en la Estrategia sobre Ordenación y Desarrollo de las Pesquerías de la FAO de 1984 y en los acuerdos de pesca bilaterales suscritos entre diferentes Estados en los años 70 y 80 del siglo pasado y, en el ámbito multilateral, se reguló por primera vez en el artículo 4 del Tratado sobre Pesquerías entre los gobiernos de varios Estados archipelágicos del Pacífico y los Estados Unidos de 1987²⁷²³ y en el artículo 4.5 del Tratado de Niue sobre Cooperación en la Supervisión y Aplicación del Derecho en materia de Pesquerías en la Región del

²⁷¹⁷ Arts. 4.1 y 2, y 5 – 10 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷¹⁸ Art. 4.q) del Reglamento (CE) n.º. 1010/2009 de la Comisión.

²⁷¹⁹ Art. 4.3 y 4 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷²⁰ Art. 11.2 y 4 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷²¹ Art. 11.4 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷²² Arts. 12.1, 14 y 18 del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo.

²⁷²³ 26 *ILM* 1053.

Pacífico Sur de 1992²⁷²⁴. Con fundamento en los artículos 94 y 116 – 120 de la CNUDM, el capítulo 17 de la Agenda 21²⁷²⁵ extendió este concepto a la alta mar, con independencia de que existiera un acuerdo regional de pesquerías, y su regulación se ha desarrollado en los instrumentos de la FAO para luchar contra la pesca INDNR, como el Acuerdo de Cumplimiento, el Acuerdo de Nueva York y el Código de Conducta para la Pesca Responsable²⁷²⁶. Además, en esa misma época, se adoptó la obligación de eliminar del registro de buques pesqueros de la Agencia de Pesquerías del Foro de las Islas del Pacífico que utilizaran artes de pesca prohibidos²⁷²⁷.

Al igual que en relación con los requisitos técnicos y la protección del medioambiente marino, el ámbito pesquero está suficientemente reglamentado e incluso varias disposiciones se repiten en distintos instrumentos tanto de Derecho imperativo como de *soft law*. Incluso, se podría considerar que, en relación con la utilización de los pabellones de conveniencia y los cambios de pabellón, está mejor regulado, ya que las obligaciones de los Estados están muy detalladas. El problema, por tanto, reside fundamentalmente en la aplicación y en la falta de voluntad política de algunos Estados²⁷²⁸. No obstante, se ha demandado un desarrollo del marco jurídico relativo a las actividades auxiliares a la pesca, incluyendo los contratos de seguro, ya que se considera que la falta de concreción de las normas aplicables fomenta indirectamente la pesca INDNR²⁷²⁹. Además, será necesario regular de manera más estricta y uniforme los transbordos de capturas en el mar para evitar que se conviertan en una forma de evitar la aplicación de los convenios y legislación nacional aplicables a los productos pesqueros²⁷³⁰.

Al igual que ocurría en relación con otras actividades marítimas, en el ámbito nacional, se ha propuesto utilizar los impuestos para evitar que los verdaderos

²⁷²⁴ Vid. VAN HOUTTE, A., *Flag State responsibility and the contribution of recently concluded international instruments in preventing, deterring and eliminating illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing*, FAO, Roma, 2003, pág. 3, disponible en www.fao.org/fishery/docs/DOCUMENT/Ec-OpenRegistries/Van_Houtte_FSRversion3.pdf (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2020).

²⁷²⁵ Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro el 3 y el 4 de junio 1992, UN Doc. A/CONF.151/26, párr. 17.52.

²⁷²⁶ *Ibid.*

²⁷²⁷ Art. 4.3 del Convenio para la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico Meridional, hecho en Wellington el 24 de noviembre de 1989. Esta organización incluye Estados como Islas Marshall, Tonga y Vanuatu, considerados como pabellones de conveniencia. Sobre su registro, *vid.* AQORAU, T., *op. cit.*, págs. 46 – 48.

²⁷²⁸ Vid. PULVENIS DE SÉLIGNY-MAUREL, J. F., “The Future of the High Seas Fisheries Legal and Institutional Framework”, en CRAWFORD, J.; KOROMA, A. G.; MAHMOUDI, S., y PELLET, A. (Eds.), *The International Legal Order: Current Needs and Possible Responses – Essays in Honour of Djamchid Momtaz*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, pág. 467.

²⁷²⁹ Vid. CADDELL, R.; LELOUDAS, G., y SOYER, B., *op. cit.*, págs. 393 – 420.

²⁷³⁰ Vid. PALMA, M. A.; TSAMENYI, M. y EDESON, W., *op. cit.*, págs. 206 – 210, sobre la regulación de los transbordos de pescado por las distintas OROP; FAO, *Global Study on Transshipment: Regulation, practices, monitoring and control*, FAO, Roma, 2018, disponible en <http://www.fao.org/3/CA0464EN/ca0464en.pdf> (fechas de última consulta: 28 de septiembre de 2020), y HUTNICZAK, B., y DELPEUCH, C., *op. cit.*, pág. 27.

propietarios perciban los beneficios procedentes de la pesca INDNR obtenidos de la utilización de sociedades con sede en diferentes jurisdicciones, normalmente de baja tributación o paraísos fiscales, incluyendo los beneficios retenidos en tales territorios y no repatriados al Estado en el que tiene su sede el verdadero propietario, fundamentalmente, a través de normas sobre sociedades extranjeras controladas (SEC)²⁷³¹. No obstante, los límites a la transparencia fiscal internacional facilitan la persistencia de lagunas, y existen muchos Estados que no incluyen en las cláusulas SEC la totalidad de los beneficios de las sociedades extranjeras. Téngase en cuenta que muchos de los Estados miembros de la Unión Europea, donde residen muchos de los verdaderos propietarios de los buques que enarbolan pabellones de conveniencia, incorporaron este tipo de cláusulas en sus ordenamientos tributarios hace años, y, sin embargo, el problema de la pesca INDNR prevalece²⁷³².

4.4.2.- El tratamiento del pabellón y las limitaciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en las OROP: los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia como participantes y terceros Estados en las OROP

Las OROP no tienen competencia para determinar los requisitos de registro de sus Estados miembros o partes contratantes, ya que su existencia no exceptiona la regla general según la cual esta facultad corresponde a los Estados de pabellón²⁷³³. Sin embargo, como entidades reguladoras de la pesca en las aguas en las que se aplican sus respectivas convenciones, se ven afectadas por la pesca INDNR realizada por los buques que enarbolan pabellones de conveniencia o pabellones de incumplimiento. Aunque la participación de los pabellones de conveniencia en las OROP se ha incrementado, son pocos los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que a su

²⁷³¹ Vid. BENDER, P., y LUGTEN, G., “Taxing Illegal Fishing (A Proposal for Using Taxation Law to Reduce Profiteering From IUU Fishing Offences)”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 22, n.º. 4, págs. 529 – 544, centrado en la experiencia australiana.

²⁷³² A través de los arts. 7 y 8 de la Directiva (UE) 2016/1164 del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, *DOUE* L 193/1, de 19 de julio de 2016, se obligó a los Estados miembros a incorporar estos mecanismos en su Derecho interno. Para un análisis actualizado de la aplicación de esta Directiva, vid. DELOITTE, *EU Anti-Tax Avoidance Directive – Implementation of controlled foreign company rules*, Deloitte, New York / London, 2020, disponible en <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-eu-anti-tax-avoidance-directive-implementation-of-controlled-foreign-company-rules.pdf> (fecha de última consulta: 19 de junio de 2020), y LÓPEZ, M. J., *Estudio comparado de la tributación empresarial en la Unión Europea en época de crisis: España, Alemania e Irlanda*, ESIC Editorial, Madrid, 2020.

²⁷³³ Para un análisis detallado de la evolución de cada una de las OROP, vid. VÁZQUEZ, E., *Las Organizaciones Internacionales de Ordenación Pesquera: La Cooperación para la Conservación y Gestión de los Recursos Vivos del Alta Mar*, cit., págs. 133 – 248, y RAYFUSE, R. G., *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, cit., págs. 103 – 323. Sobre el papel de la Unión Europea en la consolidación de las OROP, vid. PUEYO, J., y PONTE, M. T., “Unión Europea y Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera. Gestión sostenible de las pesquerías, enfoque ecosistémico y protección de la biodiversidad marina”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la Política Pesquera Común*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 205 – 233.

vez sean partes contratantes o colaboradoras de las OROP²⁷³⁴. En esta situación incide la dificultad de los procedimientos establecidos en los propios textos constitutivos de las OROP para la admisión de nuevos miembros²⁷³⁵. Sin embargo, cabe destacar que algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son miembros de las principales OROP, especialmente los Estados europeos que se consideran como tales por sus segundos registros o por los registros de sus territorios de ultramar y los pabellones de conveniencia más antiguos, como Panamá y Liberia, y algunos casos de Estados que crearon su registro más recientemente, como Vanuatu y Mauricio²⁷³⁶. Además, cabe recordar que siguen existiendo grandes zonas sin reglamentar. Tanto la regionalización del Derecho del Mar en materia de pesca como las asimetrías en la participación de las OROP convierten en fragmentario al Derecho aplicable, a pesar de los beneficios que indudablemente conlleva la creciente institucionalización del régimen de conservación de los recursos marinos vivos²⁷³⁷.

Es importante destacar que las obligaciones de los tratados por los que se establecen algunas OROP no imponen restricciones al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos en cuanto al pabellón de los buques, es decir, algunas de las obligaciones se imponen a las partes contratantes con carácter general y no solo a los Estados de pabellón²⁷³⁸. Muchas de las OROP han desarrollado las disposiciones de sus

²⁷³⁴ Puede considerarse todavía válida, por tanto, la apreciación de WARNER-KRAMER, D., *op. cit.*, pág. 501.

²⁷³⁵ Sobre esta situación y la necesidad de resolverla, *vid.* HINOJO, M., “El acceso de terceros Estados a las Organizaciones Internacionales de Pesca: una cuestión a revisar”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 167 – 188.

²⁷³⁶ *Cfr.* MOLENAAR, E. J., “Participation in Regional Fisheries Management Organizations”, *cit.*, págs. 116 – 118.

²⁷³⁷ Esta tendencia a la regionalización y a la institucionalización ya había sido identificada por BADENES, M., *op. cit.*, pág. 51.

²⁷³⁸ Así, arts. III, X, XI, XXI y XXII de la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Antárticos, hecha en Canberra el 20 de mayo de 1980 (Convención de la CCRVMA), arts. III y X de la Convención sobre Cooperación en las Pesquerías del Atlántico Noroeste, hecha en Ottawa el 24 de octubre de 1978 (Convención de la OPANO), y art. 13 de la Convención de la Organización de la Pesca del Atlántico Suroriental (SEAFO), hecha en Windhoek el 20 de abril de 2001; art. 23.1 y 5 de la Convención sobre la Conservación y la Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias en el Océano Pacífico Occidental y Central (Convención de la WCPFC), hecha en Honolulu el 5 de septiembre de 2000; art. 10 del Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (SIOFA), hecho en Roma el 7 de julio de 2006, y art. 24 de la Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Pacífico Sur, hecha en Auckland el 14 de noviembre de 2009. No obstante, en la mayoría de las medidas de conservación sí que existe esta limitación, como en el párr. 1 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-01 (2014), Marcado de barcos pesqueros y artes de pesca; la Medida de Conservación 10-02 (2016), Obligaciones de las Partes contratantes con respecto a las licencias y a la inspección de los barcos de su pabellón que operan en el Área de la Convención; Medida de Conservación de la CCRVMA 10-04 (2018), Sistemas de seguimiento de barcos por satélite (VMS); los arts. 30 y 44 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO. De la misma forma, el art. XI de la Convención de la OPANO, el art. 14 de la Convención de la SEAFO, el art. 24 de la Convención de la WCPFC, el art. 11 del Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional y el art. 25 de la Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Pacífico Sur imponen obligaciones específicas a los Estados de pabellón, adicionales a las que corresponden a los Estados parte.

acuerdos para tratar de reducir el impacto de los buques que enarbolan el pabellón de Estados no miembros de la OROP en las pesquerías reglamentadas. Sin embargo, no se pueden desconocer los límites que impone el Derecho del mar a la actuación tanto de la OROP como de sus partes contratantes sobre las materias que constituyen una manifestación de la soberanía estatal. Por ello, el hecho de que pocos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia sean partes contratantes o colaboradoras en las OROP dificulta la aplicación y obstaculiza la eficacia de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por estas últimas.

Numerosas OROP han adoptado un sistema de documentación de capturas desembarcadas, importadas, exportadas o reexportadas a o de sus partes contratantes y, si se determina que la captura se realizó incumpliendo las medidas de conservación de las OROP, se prohibirá su importación, exportación o reexportación, aunque, si existen motivos, se podrá comercializar en determinadas circunstancias y sin beneficiar de modo alguno a los responsables o beneficiarios que motivaron el embargo o la confiscación de la captura²⁷³⁹. La Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI / IOTC) pidió expresamente a sus partes contratantes y a sus partes no contratantes colaboradoras que impidieran los desembarcos y los transbordos de los buques que enarbolaran pabellón de conveniencia y estuvieran involucrados en actividades pesqueras que menoscabaran la efectividad de las medidas adoptadas por esa OROP, y propuso que repatriaran y desguazaran esos buques²⁷⁴⁰.

²⁷³⁹ Resolución de la CCRVMA 14/XIX, Sistema de Documentación de Capturas: aplicación por los Estados adherentes y las Partes no contratantes; Resolución de la CCRVMA 16/XIX, Aplicación del VMS al Sistema de Documentación de Capturas, y Medida de Conservación de la CCRVMA 10-05 (2018), Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp.; arts. 27, 28, 54.h – j) y 55.3 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO, arts. 9, 12 y 14 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE; párr. 108 de la Recomendación 19-04 de la CICAA por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo; párr. 2 de la Resolución 99-11 de la CICAA que exige mayores medidas contra actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por parte de los grandes palangreros en el área de la Convención y otras áreas; Recomendación 06-13 de la CICAA sobre Medidas de Mercado, Recomendación 12-09 de la CICAA sobre un proceso tendente al establecimiento de un sistema de certificación de capturas para los atunes y especies afines, Recomendación 18-12 de la CICAA por la que se reemplaza la Recomendación 17-09 sobre la aplicación del sistema eBCD, art. 15.3 de la Convención de la SEAFO, párrs. 11 de la Resolución 19/04 de la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI / IOTC) sobre el registro de los buques autorizados a faenar en el área de competencia de la CAOI; párr. 21.f) de la Resolución 18/03 de la CAOI sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAOI; párr. 9.1 de la Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; Resolución 15/01 de la CAOI sobre el registro de los datos de capturas y esfuerzo por los buques pesqueros en el área de competencia de la CAOI; art. 24.1.b) y 2, y 27.3 de la Convención de la WCPFC; párr. 1.2, 6 y 7 de la Resolución de la CCSBT sobre la aplicación de un Sistema de Documentación de las Capturas de la CCSBT; párrs. 36 – 38 de la Recomendación GFCM/41/2017/7 de la CGPM sobre un programa de acción regional para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de aplicación de la CGPM, y art. 12.2.b) del Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional.

²⁷⁴⁰ Párrs. 2, 3 y 7 de la Resolución 99/02 por la que se solicitan acciones contra las actividades pesqueras de grandes palangreros que enarbolan pabellones de conveniencia. Nótese que, a pesar de la mención, no se definen ni determinan cuáles son los pabellones de conveniencia.

Las limitaciones de acceso de los incumplidores al mercado son efectivas para incentivar al Estado a unirse a las OROP²⁷⁴¹. La primera OROP en implementar estas medidas fue, como es sabido, la CICAA, que a mediados de los años noventa creó sus programas *Bluefin Tuna Action Plan* y *Swordfish Action Plan*²⁷⁴², en el marco de los cuales se identificó a Panamá, Honduras y Belice como Estados no cooperantes, aunque finalmente se integraron en la OROP²⁷⁴³. En 1996, estos programas se extendieron a los miembros de la CICAA y se adoptaron medidas en relación con Guinea Ecuatorial²⁷⁴⁴. Finalmente, Panamá y Honduras regularon sus licencias de pesca, incluyendo la revocación de las licencias por vulneración de las medidas de conservación y ordenación impuestas por las OROP, y se adhirieron a la CICAA y se prohibieron las importaciones de productos de Belice, Bolivia, Camboya, Georgia, Guinea Ecuatorial, Honduras, San Vicente y las Granadinas, y Sierra Leona²⁷⁴⁵. En 1998, la CICAA amplió la aplicación de estas medidas a todas las especies vulnerables²⁷⁴⁶ y, en 2003, se adoptó un procedimiento único aplicable a partes contratantes y no contratantes²⁷⁴⁷. Actualmente, nueve OROP permiten que sus miembros impongan medidas restrictivas de mercado contra Estados no miembros identificados como no cooperantes en materia de lucha contra la pesca INDNR²⁷⁴⁸. Sin embargo, no está clara la compatibilidad de las

²⁷⁴¹ Vid. DE SOMBRE, E., "Fishing under Flags of Convenience: Using Market Power to Increase Participation in International Regulation", *cit.*, págs. 76 – 78, y CHURCHILL, R., "International Trade Law Aspects of Measures to Combat IUU and Unsustainable Fishing", en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 319 y 320, que define estas medidas como "cualquier medida que prohíbe, restringe o impone condiciones para la importación o exportación de pescado con el propósito de combatir la pesca INDNR o no sostenible, independientemente de cómo caracterice la medida su autor" (traducción propia). Entre ellas, se incluyen las prohibiciones de importación, la restricción de los transbordos, los requisitos de desembarco, los sistemas de documentación de capturas y los requisitos de etiquetado. Para una explicación de estas y otras medidas, *vid.* PALMA, M. A.; TSAMENYI, M. y EDESON, W., *Promoting Sustainable Fisheries: The International Legal and Policy Framework to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2010, págs. 188 – 200.

²⁷⁴² Resolución 94-3 de la CICAA, sobre el Atún Rojo, y Resolución 95-13 de la CICAA, sobre el Pez Espada Atlántico.

²⁷⁴³ Recomendación 96-11 de la CICAA, sobre Belice y Honduras de conformidad con la Resolución de 1994 sobre el Plan de Acción para el Atún, y Recomendación 96-12 de la CICAA, sobre Panamá de conformidad con la Resolución de 1994 sobre el Plan de Acción para el Atún.

²⁷⁴⁴ Recomendación 96-14 de la CICAA, sobre cumplimiento en las pesquerías de atún rojo y pez espada atlántico, y Recomendación 99-10 de la CICAA, sobre Guinea Ecuatorial de conformidad con la Recomendación sobre cumplimiento en las pesquerías de atún rojo y pez espada atlántico de 1996.

²⁷⁴⁵ COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, *cit.*, pág. 13, y 00-15 SANC; 02-17 SANC, 02-19 SANC, 03-17 SANC y 03-18 SANC. *Vid.* también WARNER-KRAMER, D., *op. cit.*, págs. 514, 515, 523 y 524, que indica que muchos buques fueron abanderados en Belice para poder continuar con sus actividades de pesca INDNR, por lo que este Estado finalmente aprobó su Ley de Pesca en Alta Mar, de 31 de enero de 2003, para regular sus licencias de pesca.

²⁷⁴⁶ Resolución 98-18 de la CICAA.

²⁷⁴⁷ Resolución 03-15 de la CICAA, Resolución de la CICAA relativa a medidas de mercado.

²⁷⁴⁸ *Vid.* HOSCH, G. E., *Trade Measures to Combat IUU Fishing: Comparative Analysis of Unilateral and Multilateral Approaches*, International Centre for Trade and Sustainable Development, Genève, 2016, especialmente págs. 9 – 26, disponible en <https://www.bloomassociation.org/wp->

medidas restrictivas de mercado con los artículos I, V y XI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), ya que no está clara su aplicabilidad a los productos pesqueros ni el carácter necesario de las medidas restrictivas de mercado unilaterales para proteger la vida animal en el sentido de este acuerdo, que justificaría estas medidas en virtud de su artículo XX.b)²⁷⁴⁹. En cambio, existe consenso sobre el cumplimiento de estos requisitos por las medidas tomadas por las OROP o en el marco del AMERP o del convenio CITES²⁷⁵⁰.

Es relevante que las OROP hayan conseguido atraer como miembros a los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia o pabellones de incumplimiento, porque de esta manera se encuentran vinculados por la obligación de prohibir que los buques que enarbolan su pabellón pesquen sin licencia en el área reglamentada, que debe estar supeditada a la obtención de un número OMI y al cumplimiento de sus responsabilidades²⁷⁵¹. De la misma forma, adquieren las obligaciones de implantación

[content/uploads/2016/10/trade_measures_to_combat_iuu_fishing.pdf](#) (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²⁷⁴⁹ Vid. las opiniones contrapuestas de SERDY, A., “The Shaky Foundations of the FAO Port State Measures Agreement: How Watertight Is the Legal Sea against Access for Foreign Fishing Vessels?”, *cit.*, pág. 433; SERDY, A., “*Pacta Tertius* and Regional Fisheries Management Mechanisms: The IUU Fishing Concept as an Illegitimate Short-Cut to a Legitimate Goal”, *cit.*, pág. 351, y CHURCHILL, R., “International Trade Law Aspects of Measures to Combat IUU and Unsustainable Fishing”, *cit.*, págs. 337 – 348. Vid. También JORGE, J., “The Use of Trade-Related Measures as a Means of Promoting the Sustainable Management of Marine Living Resources”, *cit.*, págs. 250 – 253.

²⁷⁵⁰ Vid. CALLEY, D. S., *Market Denial and International Fisheries Regulation*, Martinus Nijhoff, Leiden / Boston, 2012, pág. 219; ROHEIN, C. A., y SUTINEM, J., *Trade and Marketplace Measures to Promote Sustainable Fishing Practices*, ICTSD, Genève, 2006; TARASOFSKY, R. G., *Regional Fisheries Organizations and the World Trade Organization: Compatibility or Conflict?*, TRAFFIC International, Cambridge, 2003, págs. 18- 29, y YOUNG, M. A., *Trading Fish, Saving Fish*, Cambridge University Press, Cambridge, 2011, pág. 77, citados por CHURCHILL, R., “International Trade Law Aspects of Measures to Combat IUU and Unsustainable Fishing”, *cit.*, pág. 338, nota 95.

²⁷⁵¹ Arts. X.1.g) y XI.1 y 2 de la Convención de la OPANO; arts. 3.1, 5 y 25.2 y 3 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO; párrs. 1 y 2 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-02 (2016), arts. 4.1 y 5 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, párr. 4 de la Recomendación de la CPANE 3:2020 sobre las Medidas de Conservación y Ordenación para la caballa en el Área de Reglamentación de la CPANE para 2020; párr. 1 de la Recomendación 7:2018, Recomendación sobre pesca en aguas profundas en el Área Reglamentada por la CPANE; art. 4.4.a) del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO, y párrs. 3, 5 y 11 de la Resolución 19/04 de la CAOI sobre el registro de los buques autorizados a faenar en el área de competencia de la CAOI. Con carácter genérico, la exigencia de una autorización se incluye en varios programas de la CICAA, como ilustran el párr. 10 de la Recomendación 16-06 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación del Bonito del Norte, el párr. 10.a) de la Recomendación 06-07 de la CICAA sobre el Engorde del Atún Rojo; el párr. 49 de la Recomendación 19-04 de la CICAA por la que se reforma la Recomendación 18-02, que establece un Plan Plurianual de Ordenación para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo, y el párr. 5 bis de la Recomendación 13-13 de la CICAA sobre el establecimiento de un registro de la CICAA de buques de 20 metros de eslora o más autorizados a faenar en el área de la Convención. En la Medida de la Conservación y Ordenación 2013-04 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para la aplicación por parte de la WCPFC de un identificador único del buque (UVI), se ha implantado como obligatorio que todo buque tenga un identificador único del buque, incluyendo números OMI o de *Lloyd's Register*. La CCSBT y la CGPM exigen requisitos similares en la Resolución sobre el Registro de buques autorizados a pescar atún rojo del sur de la CCSBT y la Resolución GFCM/41/2017/6 de la CGPM sobre la aplicación de un número de la Organización Marítima Internacional.

del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y de investigación de los posibles incumplimientos o manipulaciones de los datos o aparatos, al igual que las de notificación y otros requisitos de los transbordos de capturas²⁷⁵².

Además, en todas las OROP existen ciertos requisitos de transparencia, ya que exigen que se notifiquen o registren los buques autorizados a pescar en las áreas reglamentadas, y en algunas incluso se han propuesto requisitos de registro²⁷⁵³. Todas

²⁷⁵² Resolución de la CCRVMA 17/XX, Uso del VMS y de otras medidas para la verificación de los datos de captura del SDC fuera del Área de la Convención, en particular, del Área estadística 51 de la FAO; párrs. 2, 10, 15 y 16 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-04 (2018); Medida de Conservación de la CCRVMA 10-09 (2019), Sistema de notificación de trasbordos efectuados dentro del Área de la Convención; art. 29 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO; arts. 4.2, 11, 15, 23 y 41, y Anexo VII.a) del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE; párr. I.1.n) y o) del Anexo 1 de la Recomendación 16-05 de la CICAA, que reemplaza la Recomendación 13-04 y establece un Plan Plurianual de Recuperación del Pez Espada Mediterráneo; párr. 105 de la Recomendación 19-04 de la CICAA por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo; párr. 1 de la Recomendación 07-08 de la CICAA sobre el formato y el protocolo de intercambio de datos en relación con el Sistema de Seguimiento de Buques (VMS) para la pesquería del atún rojo en el área de la Convención de la CICAA, art. 1.1 y 2 de la Recomendación 16-15 de la CICAA sobre transbordos, párr. 1 de la Recomendación 18-10 de la CICAA sobre los requisitos mínimos para los Sistemas de Seguimiento de Buques en el área de la Convención de la CICAA; arts. 5, 13 y 14 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; Resolución 19/06 de la CAOI sobre el establecimiento de un programa para el transbordo por parte de grandes buques pesqueros, Resolución 15/03 de la CAOI sobre el programa de sistema de seguimiento de buques (VMS), art. 29 de la Convención de la WCPFC; Medida de Conservación y Ordenación 2009-06 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre la reglamentación de los transbordos; Medida de Conservación y Ordenación 2014-02 de la WCPFC, Sistema de Seguimiento de Buques de la Comisión; Resolución C-12-07 de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), Enmienda a la Resolución C-11-09 para establecer un programa sobre los transbordos por buques pesqueros grandes; Resolución C-14-02 de la CIAT, Resolución (enmendada) sobre el establecimiento de un Sistema de Seguimiento de Buques (VMS); Resolución de la CCSBT sobre la creación de un programa para el transbordo por parte de grandes buques pesqueros, Resolución de la CCSBT sobre el Sistema de Seguimiento de Buques (VMS) de la CCSBT, Resolución GFCM/43/2019/3 de la CGPM sobre la aplicación de un sistema de seguimiento de buques y un registro electrónico en el área de aplicación de la CGPM, Recomendación GFCM/33/2009/7 de la CGPM sobre estándares mínimos para el establecimiento de un sistema de seguimiento de buques en el área de aplicación de la CGPM; Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/10 de SIOFA para el seguimiento de la pesca en el área del Acuerdo (Seguimiento), Medida de Conservación y Ordenación CMM 06-2020 de la SPRFMO para el establecimiento de un Sistema de Seguimiento de Buques en el área de la Convención de la SPRFMO y Medida de Conservación y Ordenación CMM 12-2020 de la SPRFMO para la reglamentación de los transbordos y otras actividades de transferencia. En relación con estos requisitos, *vid.* la Resolución n.º. 106-048-DGMM de la Dirección General de Marina Mercante de Panamá, de 19 de agosto de 2019, *Gaceta Oficial Digital* n.º. 28849, de 29 de agosto de 2019, por la que se sanciona a los buques de registro panameño que desactiven deliberadamente el LRIT o el AIS, y los párrs. 4 y 5 de la *Maritime Circular* n.º. 43 de la Administración Marítima de Sierra Leona, de 22 de mayo de 2020, sobre la prohibición a los buques que enarbolan el pabellón de Sierra Leona de transportar pescado y productos de pescado fuera de las aguas de Sierra Leona, en el que tales conductas se sancionan con la eliminación del buque del registro y multa.

²⁷⁵³ Párrs. 3.iii) y vi), y 4.i) de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-02 (2016), arts. 1 y 2 del Anexo de la Convención de la SEAFO, y arts. 4.1 y 6.1.a) del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO. También existe el requisito de notificación en otras OROP, pero se formula con carácter general, como en la OPANO, de conformidad con el art. 25.1 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO, y en la CPANE, de conformidad con el art. 5.1 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE. Incluso tras la reforma del art. 5 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE a través de la Recomendación de la CPANE 12:2020, Recomendación para reformar el Sistema de Control y Ejecución de la CPANE para publicar las listas de buques notificados y autorizados en la página web de la CPANE, los datos requeridos para su publicación son el nombre del buque, su

ellas, sin excepción, requieren que se indique el pabellón del buque. En la CCRVMA, los Estados de pabellón deben transmitir a la Secretaría toda la información relativa al buque en el plazo de siete días desde la concesión de la licencia, incluyendo, si se conociese tal información, su bandera anterior, si hubiese cambiado de pabellón en los doce meses anteriores o hubiese sido eliminado previamente de otros registros, y el nombre y dirección de su propietario, armador y propietario beneficiario, así como del titular de la licencia de pesca y operador, si fuesen distintos del armador²⁷⁵⁴. La CAOI establece requisitos prácticamente idénticos²⁷⁵⁵. En cuanto al registro de buques, la CCRVMA ha solicitado, en su Resolución 19/XXI, que las partes contratantes y no contratantes conciban mecanismos para garantizar que se prohíba la exportación o transferencia de barcos pesqueros de sus Estados a Estados que ofrecen pabellones de incumplimiento. La CICAA recomendó que, antes de registrar un buque, tanto las partes contratantes como las partes no contratantes deberían exigir la presentación de un certificado de eliminación del registro anterior u otra prueba de consentimiento para la transferencia del buque por parte de su anterior Estado de pabellón, así como investigar el historial de cumplimiento del buque en relación con las OROP²⁷⁵⁶. Además, tanto la CICAA como la CAOI y la WCPFC recomiendan limitar los fletamentos a casco desnudo a las partes contratantes en la Convención correspondiente o a partes no contratantes responsables que apliquen las medidas de conservación y ordenación de la OROP, siempre que se asegure el ejercicio efectivo de control de los buques para

número OMI, su Estado de pabellón y otras características del buque, pero no la información relativa a su propietario. En el Anexo II.a.1) del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, el Anexo 1 de la Recomendación GFCM/33/2009/5 de la CGPM sobre el establecimiento de un registro regional de flota de la CGPM y el Anexo 1 de la Recomendación GFCM/33/2009/6 de la CGPM sobre el establecimiento de un registro de la CGPM de buques de más de 15 metros autorizados a faenar en el área de aplicación de la CGPM, por la que se reforma la Recomendación GFCM/29/2005/2, se exige que se notifiquen el propietario y el fletador del buque, entre otros datos, y el párr. 6.b) de la Medida de Conservación y Ordenación 2018-06 de la WCPFC, Registro de buques pesqueros y licencias de pesca de la WCPFC, exige que se notifiquen el nombre y la dirección de los propietarios del buque, y el párr. 2 de la Resolución C-18-06, Resolución (Enmendada) sobre un registro regional de buques, y el párr. 2 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/07 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación para la Autorización de Buques y la Notificación para Pescar (Autorización de Buques), exigen que se notifiquen los nombres y direcciones de los propietarios, armadores y gerentes de los buques. La CICAA exige que se notifiquen los datos sobre el registro y la identidad de su propietario y operador en el párr. 10.b) de la Recomendación 06-07 de la CICAA sobre el Engorde del Atún Rojo, y párr. 5.d) y e) de la Recomendación 13-13 de la CICAA sobre el establecimiento de un registro de la CICAA de buques de 20 metros de eslora o más autorizados a faenar en el área de la Convención. El párr. 13.a) de la Recomendación 13-14 de la CICAA sobre fletamento a casco desnudo de los buques exige que se notifiquen a la OROP el nombre y la dirección del propietario del buque en el momento en que se perfeccione el contrato de fletamento a casco desnudo, entre otros particulares. En el Anexo 1 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 05-2019 de la SPREMO para la creación del Registro de buques autorizados a faenar en el área de la Convención de la Comisión se exige, entre otros datos, que se notifique tanto el pabellón actual como los anteriores, así como los nombres y las direcciones de los propietarios del buque y de las personas que los explotan.

²⁷⁵⁴ Párrs. 3.iii) y vi), y 4.i) de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-02 (2016).

²⁷⁵⁵ Párr. 3 de la Resolución 19/04 de la CAOI sobre el registro de los buques autorizados a faenar en el área de competencia de la CAOI.

²⁷⁵⁶ Párrs. 1 y 2 de la Resolución 05-07 de la CICAA sobre el Cambio en el Registro y el Abanderamiento de Buques.

conseguir este objetivo²⁷⁵⁷. En relación con el registro de buques, con carácter general, la Comisión para la Conservación del Atún del Sur (CCSBT) exige a sus Estados parte que tomen las medidas necesarias para evitar que los buques que figuran en sus registros sean transferidos para eludir el cumplimiento de las disposiciones de su Convención o sus medidas de conservación y ordenación²⁷⁵⁸. De la misma forma, la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) establece que sus partes contratantes deben tomar medidas para identificar y desalentar a sus nacionales a abanderar sus buques pesqueros en Estados que no cumplen con sus responsabilidades como Estado de pabellón²⁷⁵⁹, y la SPRFMO exige a sus miembros y a las no partes colaboradoras que tomen las medidas necesarias para garantizar que los buques que enarbolan su pabellón son propiedad en un porcentaje suficiente de nacionales, residentes o entidades que se encuentren bajo su jurisdicción, de manera que se puedan realizar acciones de ejecución efectivas en relación con ellos²⁷⁶⁰.

Sin embargo, la capacidad de actuación de las OROP en caso de incumplimiento se encuentra muy limitada, ya que no disponen de medios ni autoridad para imponer la ejecución de sus medidas de conservación, labor que recae en sus Estados parte²⁷⁶¹. La Comisión de la CCRVMA puede señalar a la atención de cualquier Estado que no sea parte en la Convención de la CCRVMA cualquier actividad emprendida por sus

²⁷⁵⁷ Párrs. 2 – 4 de la Recomendación 13-14 de la CICA A sobre fletamento a casco desnudo de los buques; párr. 3.3 y 5 de la Resolución 19/07 de la CAO I sobre fletamento a casco desnudo de buques en el área de competencia de la CAO I, y párr. 4 de la Medida de Conservación y Ordenación 2019-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para establecer una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la WCPO.

²⁷⁵⁸ Art. 15.3 de la Convención para la Conservación del Atún del Sur, hecha en Canberra el 10 de mayo de 1993.

²⁷⁵⁹ Párrs. 11 y 20 de la Recomendación GFCM/41/2017/7 de la CGPM sobre un programa de acción regional para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de aplicación de la CGPM.

²⁷⁶⁰ Párr. 3 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 05-2019 de la SPRFMO para la creación del Registro de buques autorizados a faenar en el área de la Convención de la Comisión.

²⁷⁶¹ Arts. XXI.1, XXII.1 y XXIV de la Convención de la CCRVMA; art. XVI.2.b) – d) de la Convención de la OPANO, art. 55.1 y 3 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO; arts. 31, 32 y 46.1 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE; art. IX.1 y 3 del Convenio internacional para la conservación del atún del Atlántico, hecho en Río de Janeiro el 14 de mayo de 1966 (CICA A), párr. 38 Recomendación 16-01 de la CICA A sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación de los Atunes Tropicales; párr. 106 de la Recomendación 19-04 de la CICA A por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo; párr. 1 de la Recomendación 06-14 de la CICA A para promover el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación por parte de los nacionales de las partes contratantes, las partes no contratantes colaboradoras, las entidades o entidades de pesca; arts. 15.4 y 22.3 y 4 de la Convención de la SEAFO; arts. 4.4 y 27.17 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; art. X.1 de la Convención de creación de la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI / IOTC), hecha en Roma el 25 de noviembre de 1993; párr. 21 de la Resolución 18/03 de la CAO I sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAO I; arts. 23.1 y 25.1 y 6 de la Convención de la WCPFC, arts. 5.1 y 15.4 de la Convención para la Conservación del Atún del Sur; arts. 10.1.a) y b), y 17.1 del Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional, y art. 24.1.a) de la Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Pacífico Sur.

ciudadanos o buques que, a su juicio, afecte al cumplimiento del objetivo de la Convención²⁷⁶². De la misma forma, esta Comisión señalará a la atención de todas las partes contratantes cualquier actividad que, a su juicio, afecte al cumplimiento por una parte contratante del objetivo de la Convención del a CCRVMA o a la observancia por dicha parte de las obligaciones contraídas en virtud de la Convención²⁷⁶³. Algo similar ocurre en las demás OROP. Por ejemplo, en la CPANE, la Secretaría debe comunicar al Estado de pabellón la información sobre los buques identificados como buques que realizan pesca INDNR y solicitar que tome medidas para que garantice que el buque abandona cualquier actividad que menoscabe la eficacia de las recomendaciones de la CPANE, incluyendo, si fuese necesario, la cancelación del registro o la retirada de la licencia de pesca de ese buque²⁷⁶⁴. A pesar de la existencia de medidas de conservación, en numerosas ocasiones el cumplimiento del Derecho y la sanción de los incumplimientos corresponde al Estado de pabellón del buque infractor²⁷⁶⁵, por lo que es necesario que los Estados que permiten la pesca en alta mar dispongan de la capacidad para hacer cumplir su ordenamiento jurídico y, en especial, sus obligaciones de Derecho internacional²⁷⁶⁶.

Son varias las OROP que han adoptado sistemas para promover el cumplimiento de sus medidas de conservación tanto por parte de los buques de sus partes contratantes como de terceros Estados e incluso, en algunos casos, por parte de los nacionales de las partes contratantes, teniendo en cuenta que muchos de ellos operan bajo pabellones de conveniencia o de incumplimiento²⁷⁶⁷. Estos sistemas suelen incluir la identificación de

²⁷⁶² Art. X.I de la Convención de la CCRVMA.

²⁷⁶³ Art. X.II de la Convención de la CCRVMA. Los párrs. 6 y 7 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016), Sistema para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA por barcos de Partes no contratantes, están en consonancia con esta disposición.

²⁷⁶⁴ Art. 42.1 y 2 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE.

²⁷⁶⁵ Párrs. 7, 8 y 21 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016), art. 42.2 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, párr. 38 Recomendación 16-01 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación de los Atunes Tropicales, y párrs. 2 y 8 de la Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

²⁷⁶⁶ Las propias OROP han detectado la necesidad de programas de desarrollo de capacidad en algunas de sus partes contratantes. *Vid.*, *v. gr.*, la Recomendación 16-18 de la CICAA para aclarar y complementar el proceso para buscar asistencia para el desarrollo de capacidad de conformidad con la Recomendación 14-08 de la CICAA, la Recomendación 13-19 de la CICAA sobre el establecimiento de un fondo de desarrollo de capacidad científica para Estados en desarrollo que sean partes contratantes de la CICAA, el art. 21.4.c) de la Convención de la SEAFO; el párr. 18 de la Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; la Medida de Conservación y Ordenación 2013-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre los requisitos especiales de los pequeños Estados y territorios insulares en desarrollo, y la Resolución C-14-03 de la CIAT, Enmienda a la Resolución C-11-11 sobre la creación de un fondo especial de desarrollo sostenible de las pesquerías de especies altamente migratorias para el fortalecimiento de las capacidades institucionales de los países y territorios en desarrollo.

²⁷⁶⁷ Arts. X.1.g) y XVI.1 de la Convención de la OPANO, art. 48 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO; Resolución de la CCRVMA 19/XXI, Banderas de incumplimiento; Medida de Conservación de la CCRVMA 10-06 (2016), Sistema para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA por parte de barcos de Partes contratantes; Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016); Medida de Conservación 10-08 (2017), Sistema para promover el cumplimiento

las partes contratantes cuyos buques hubieran participado en actividades que menoscabasen la eficacia de las medidas de conservación en vigor, así como de los propios buques²⁷⁶⁸. En la CCRVMA, la inclusión de un buque en la lista de barcos INDNR supone la prohibición de la expedición de licencias para pescar en el Área de la

de las medidas de conservación de la CCRVMA por nacionales de Partes contratantes, que permite el intercambio de información entre las partes contratantes para identificar a sus nacionales infractores y tomar medidas para evitar que continúen esas actividades ilegales y para impedir que los infractores perciban los beneficios de las mismas; arts. 28, 30, 39 y 42.3 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE; párr. I.4 del Anexo 1 de la Recomendación 16-05 de la CICAA, que reemplaza la Recomendación 13-04 y establece un Plan Plurianual de Recuperación del Pez Espada Mediterráneo; Recomendación 06-14 de la CICAA para promover el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación por parte de los nacionales de las partes contratantes, las partes no contratantes colaboradoras, las entidades o entidades de pesca; Recomendación 11-15 de la CICAA sobre sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las obligaciones de información, Resolución 16-17 de la CICAA por la que se establece una serie de acciones para mejorar el cumplimiento y la cooperación con las medidas de la CICAA, Resolución 16/10 de la CAOI para fomentar la aplicación de las Medidas de Conservación y Ordenación de la CAOI; Resolución 07/01 de la CAOI para fomentar el cumplimiento por parte de los nacionales de las partes contratantes y de las partes no contratantes colaboradoras de las Medidas de Conservación y Ordenación de la CAOI, Resolución 01/03 de la CAOI por la que se establece un sistema para fomentar el cumplimiento de las Resoluciones de la CAOI por parte de los buques de partes no contratantes; Medida de Conservación y Ordenación 2019-06 de WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para el Sistema de Seguimiento del Cumplimiento; Resolución C-04-03 de la CIAT, Resolución sobre un sistema de notificación de avistamientos e identificaciones de buques que operan en el área de la Convención, Programa de Cumplimiento de la CCSBT; párrs. 9 – 12 de la Recomendación GFCM/41/2017/7 de la CGPM sobre un programa de acción regional para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de aplicación de la CGPM; art. 10.3 del Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional; párr. 30 de la Medida de Conservación y Ordenación 2018/06 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre la inclusión en la lista de buques INDNR (Lista de Buques INDNR), y párrs. 25 – 28 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 04-2020 de la SPRFMO por la que se establece una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de la Convención de la SPRFMO.

²⁷⁶⁸ Párr. 1 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-06 (2016), párr. 2 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016) y art. 52 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO, y art. 42 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, párr. 51 de la Recomendación 19-02 de la CICAA para reemplazar la Recomendación 16-01 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación de los Atunes Tropicales; párr. 1 de la Recomendación 19-04 de la CICAA por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo, Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; párr. 1 de la Recomendación 19-09 de la CICAA sobre avistamientos de buques; arts. 26 y 27 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; párrs. 4 y 5 de la Resolución 18/03 de la CAOI sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAOI; párr. 1 de la Resolución 01/03 de la CAOI por la que se establece un sistema para fomentar el cumplimiento de las Resoluciones de la CAOI por parte de los buques de partes no contratantes; párrs. 1 y 2 de la Medida de Conservación y Ordenación 2019-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para establecer una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la WCPO; Resolución C-15-01 de la CIAT, Enmienda a la Resolución C-05-07 para establecer una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el océano Pacífico oriental; Resolución de la CCSBT sobre la creación de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de atún rojo del sur; párr. 1 de la Recomendación GFCM/38/2014/2 de la CGPM, por la que se reforma y deroga la Recomendación GFCM/34/2010/3 sobre la identificación de incumplimientos, y párr. 12 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2018/9 de SIOFA para el control de las actividades pesqueras en el área del Acuerdo (Control). En los arts. 15 – 18, 30.5 y 6, 43 y 44 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, se prevé un sistema de inspecciones.

Convención y en las aguas bajo la jurisdicción de las partes contratantes, la prohibición de que los buques de apoyo a la pesca de las partes contratantes asistan a ese buque mediante transbordos u operaciones de pesca conjuntas, apoyo o reabastecimiento; la prohibición del acceso a los puertos de las partes contratantes, salvo en cumplimiento de medidas de ejecución o casos de fuerza mayor; la prohibición de fletamento y abanderamiento, y la prohibición de la importación, exportación o reexportación de *Dissostichus* spp., entre otras medidas²⁷⁶⁹. De la misma forma, se realiza un seguimiento de esos buques para conocer y divulgar los cambios de nombre, pabellón o propietario registrado²⁷⁷⁰. La OPANO, la CPANE, la CICAA, la SEAFO, la CAOI, la WCFPC, la CCSBT, SIOFA y la SPRFMO exigen que los Estados rectores del puerto nieguen la entrada o el uso de sus puertos a los buques que enarbolan el pabellón de partes no contratantes si no cumplen determinadas condiciones o si se trata de buques que realizan pesca INDNR²⁷⁷¹ e imponen medidas similares con respecto a los buques incluidos en su lista de buques INDNR, incluyendo la prohibición de que las partes contratantes abanderen, concedan licencias de pesca, permitan la entrada o el uso de sus puertos o presten servicios de apoyo a esos buques²⁷⁷². Además, las partes contratantes

²⁷⁶⁹ Párrs. 18 y 20 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-06 (2016), párrs. 13 y 22 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016) y Resolución de la CCRVMA 19/XXI. Sin embargo, esta OROP no tiene competencias para identificar Estados no colaboradores. Sobre el debate de reforma de los mecanismos de actuación en CCAMLR, *vid.* VAN DER MAREL, E. R., *op. cit.*, pág. 304.

²⁷⁷⁰ Párrs. 21 y 22 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-06 (2016).

²⁷⁷¹ Art. 51.2.b) de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO, arts. 39.2 y 41 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE; párr. 9 de la Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; art. 22.1 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; párrs. 7.1, 4 y 6, y 15.1.b) de la Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; párr. 17 de la Medida de Conservación y Ordenación 2017-02 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre estándares mínimos para las medidas del Estado rector del puerto; párr. 18 de la Medida de Conservación y Ordenación 2018-06 de la WCPFC, Registro de buques pesqueros y licencias de pesca de la WCPFC, párr. 11 de la Resolución de la CCSBT para un Sistema de estándares mínimos para la inspección en puerto de la CCSBT; párrs. 5 y 12 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2017/08 de SIOFA por la que se establece un Sistema de Inspección Portuaria (Inspección Portuaria), y párrs. 11 y 17 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 07-2019 de la SPRFMO sobre estándares mínimos de inspección en puerto.

²⁷⁷² Art. 54 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO, art. 45 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE; párr. 9 de la Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; arts. 22.4 y 6, y 23.1.c) del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; párr. 21 de la Resolución 18/03 de la CAOI sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAOI; párr. 2 de la Resolución 10/10 de la CAOI sobre medidas relativas al mercado, art. 25.2 de la Convención de la WCPFC; párr. 17 de la Medida de Conservación y Ordenación 2017-02 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre estándares mínimos para las medidas del Estado rector del puerto; párr. 22 de la Medida de Conservación y Ordenación 2019-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para establecer una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la WCPO; párr. 18 de la Resolución de la CCSBT sobre la creación de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de atún rojo del sur; párr. 19 de la Medida de Conservación y Ordenación 2018/06 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre la inclusión en la lista de buques INDNR (Lista de Buques INDNR), y el párr. 16 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 04-2020 de la SPRFMO por la que se establece una lista de buques que presuntamente

deben restringir la exportación y la transferencia de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón a los Estados identificados como no colaboradores en materia de lucha contra la pesca INDNR²⁷⁷³. Sin embargo, el cumplimiento de algunas de estas medidas en caso de buques que enarbolan el pabellón de partes no contratantes queda en manos de su Estado de pabellón, ya que la OROP normalmente se limita a distribuir la lista de buques INDNR o a notificar al Estado de pabellón del buque que sus actividades menoscaban la eficacia de las medidas de conservación y ordenación adoptadas, y a solicitar que se tomen las medidas necesarias, incluyendo la cancelación del registro o de las licencias de pesca de esos buques²⁷⁷⁴. Adicionalmente, algunas OROP han

han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de la Convención de la SPRFMO. *Vid.* también el párr. 14 de la Recomendación GFCM/33/2009/8 de la CGPM sobre el establecimiento de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca INDNR en el área de aplicación de la CGPM, por la que se deroga la Recomendación GFCM/30/2006/4. En materia de medidas restrictivas de mercado, *vid.* también la Resolución 16-17 de la CICAA por la que se establece una serie de acciones para mejorar el cumplimiento y la cooperación con las medidas de la CICAA, la Resolución 10/10 de la CAOI sobre medidas relativas al mercado, y el párr. 39 de la Resolución 18/03 de la CAOI sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAOI, y el párr. 33 de la Resolución de la CCSBT sobre la creación de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de atún rojo del sur, que descartan las medidas de mercado unilaterales.

²⁷⁷³ Art. 55.3 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO.

²⁷⁷⁴ Art. XVI.1 de la Convención de la OPANO, arts. 52.3.d) – f) y 4, y 55.1 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO; párrs. 21, 24 y 27 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016); párr. 35 de la Recomendación 16-01 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación de los Atunes Tropicales, Resolución 01-18 de la CICAA por la que se concreta el alcance de la pesca INDNR; Recomendación 3-12 de la CICAA sobre los Deberes de las Partes Contratantes y las Partes No Contratantes Colaboradoras, Entidades o Entidades Pesqueras en Relación con los Buques que Pesquen en el Área de la Convención de la CICAA; párrs. 2 y 8 de la Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, párr. 2 de la Resolución 94-06 de la CICAA sobre coordinación con partes no contratantes; arts. 6.10, 11 y 22.2 de la Convención de la SEAFO; arts. 25.4 y 27.16 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; párr. 20 de la Resolución 18/03 de la CAOI sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAOI; párr. 17 de la Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; art. 32.3 de la Convención de la WCPFC; párr. 43 de la Medida de Conservación y Ordenación 2006-08, Procedimientos de Abordaje e Inspección de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central; párr. 21 de la Medida de Conservación y Ordenación 2019-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para establecer una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la WCPO; art. 15.1 de la Convención para la Conservación del Atún del Sur; art. 18.2 y 4 del Convenio constitutivo de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), hecho en Roma el 6 de noviembre de 1997; párr. 4 de la Recomendación GFCM/38/2014/2 de la CGPM, por la que se reforma y deroga la Recomendación GFCM/34/2010/3 sobre la identificación de incumplimientos, y párr. 15 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 04-2020 de la SPRFMO por la que se establece una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de la Convención de la SPRFMO. En la misma línea, en el párr. 1 de la Resolución de la CCRVMA 25/XXV, Lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada realizada en el Área de la Convención por barcos de pabellón de Partes no contratantes, se prevé fundamentalmente una acción diplomática de las partes contratantes tendente a conseguir que los Estados no parte actúen y colaboren en materia de pesca INDNR, aunque el párr. 3 de la Resolución de la CCRVMA 32/XXIX, Prevención, disuasión y eliminación de la pesca INDNR en el Área de la Convención, tiene un carácter más general, ya que exhorta a las partes contratantes a emprender acciones para conseguir ese resultado. Sin embargo, *vid.* el art. VI.9.d) y 13 de la Convención de la OPANO, que

realizado evaluaciones del cumplimiento de sus medidas de conservación²⁷⁷⁵. Por último, algunas OROP contemplan el estatuto de observador y colaborador²⁷⁷⁶, que se ha considerado como un consentimiento a la excepción de la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón por estar basado en el consentimiento de ese Estado²⁷⁷⁷, aunque no muchos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han optado a este estatuto, a excepción de Panamá, Liberia y Curaçao, que en los últimos años han adquirido esta posición en diversas OROP.

En cuanto a las medidas del Estado rector del puerto, la CCRVMA ha impuesto la obligación de inspeccionar todos los barcos de pesca que lleguen a sus puertos con cargamentos de *Dissostichus* spp. y al menos la mitad de los buques que entren en sus

prevé la adopción de medidas para la prevención, prohibición y eliminación de la pesca INDNR por parte de la Comisión de la OPANO, incluyendo medidas de mercado no discriminatorias. La Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico (SPRFMO) prevé que se tomen otro tipo de medidas en el art. 27.2 de la Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Pacífico Sur. En otros casos, el apercibimiento a las partes no contratantes por las actividades que menoscaban la efectividad de las medidas de conservación y ordenación de la OROP corresponde a las partes contratantes, como se prevé en el art. 17.4 del Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional.

²⁷⁷⁵ Medida de Conservación de la CCRVMA 10-10 (2019), Procedimiento de evaluación del cumplimiento de la CCRVMA, Resolución 16-20 de la CICAA para establecer un Grupo de Trabajo *Ad Hoc* para realizar el seguimiento de la segunda revisión de la actuación de la CICAA, Resolución 16/03 de la CAOI sobre el seguimiento de la segunda revisión de la actuación; Resolución C-07-02 de la CIAT, Resolución sobre criterios para obtener la calidad de no parte colaboradora o entidad pesquera colaboradora ante la CIAT, Decisión 6-2018 de la SPRFMO y Medida de Conservación y Ordenación CMM 10-2020 para la creación de un sistema de cumplimiento y seguimiento en el área de la Convención de la SPRFMO. Los informes de evaluación de los Estados de la CAOI se pueden consultar en <https://www.iotc.org/compliance/monitoring> (fecha de última consulta: 23 de septiembre de 2020). *Vid.* también CEO, M; FAGNANI, S.; SWAN, J.; TAMADA, K., y WATANABE, H., *Performance Review by Regional Fishery Bodies: Introduction, Summaries, Synthesis and Best Practices. Volume I: CCAMLR, CCSBT, ICCAT, IOTC, NAFO, NASCO, NEAFC*, FAO Fisheries and Aquaculture Circular No. 1072, FIP/C1072 (En), FAO, Roma, 2012, disponible en <http://www.fao.org/3/i2637e/i2637e00.pdf> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020), en la que, con carácter general, se indicaban como áreas en las que se debía poner mayor esfuerzo la transparencia y la cooperación entre las OROP, la recogida de datos científicos y estadísticos, el control de los incumplimientos y de los descartes, la definición y regulación de los transbordos y la reforma de algunas medidas de conservación y ordenación, como la necesidad de implementar un sistema de documentación de las capturas en algunas OROP. Sobre la irregular aplicación de las recomendaciones de la evaluación, *vid.* SZIGETI, P., y LUGTEN, G., *The Implementation of Performance Review Reports by Regional Fishery Bodies, 2004-2014*, FAO Fisheries and Aquaculture Circular No. 1108, FIP/C1108 (En), FAO, Roma, 2015, disponible en <http://www.fao.org/3/a-i4869e.pdf> (fecha de última consulta: 29 de septiembre de 2020).

²⁷⁷⁶ Arts. 34 – 37 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, art. 5 del Reglamento interno de la CICAA, párr. 3 de la Resolución 94-06 de la CICAA sobre coordinación con partes no contratantes; párrs. 3 y 4 de la Recomendación 03-20 de la CICAA sobre los criterios para conseguir el estatuto de parte no contratante, entidad o entidad pesquera colaboradora en la CICAA; Directrices y criterios para reconocer el estatuto de observador en las reuniones de la CICAA (05-12), art. VII de la Convención de la CAOI, párrs. 17 – 20 de la Resolución 19/04 de la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI / IOTC) sobre el registro de los buques autorizados a faenar en el área de competencia de la CAOI; Medida de Conservación y Ordenación 2019-01 de la WCPFC, No Miembros Colaboradores, arts. 15 y 18 del Convenio constitutivo de la CGPM, y Decisión 2-20181 de la SPRFMO, Reglas para las partes no contratantes colaboradoras.

²⁷⁷⁷ *Vid.* NERI, K., « L'impact de l'exigence de conservation de l'environnement marin sur l'évolution des compétences d'intervention des États en mer », en CHAUMETTE, P. (Coord.), *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environmental Conservation / Le droit de l'océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Marcial Pons, Madrid, 2019, pág. 130.

puertos con otras especies recolectadas en el Área de la Convención y que no hubieran sido desembarcadas anteriormente o transbordadas en un puerto²⁷⁷⁸. Nótese que esta excepción no incluye los transbordos realizados en alta mar. De la misma forma, en la CCRVMA y en otras OROP, las partes contratantes deberán denegar el acceso a puerto, salvo a efectos de inspección, y prohibir el desembarco o transbordo de la captura a los barcos que no tengan derecho a enarbolar su bandera y estén incluidos en la lista de barcos de pesca INDNR de esa OROP, declaren que han estado involucrados en pesca INDNR o no presenten la declaración o las notificaciones requeridas con antelación para la inspección²⁷⁷⁹. La OPANO también ha establecido un sistema de control por parte del Estado rector del puerto, con un compromiso de inspección anual de al menos el 15 % de los desembarcos y transbordos realizados en sus puertos y de los buques a los que se les haya denegado la entrada o el uso del puerto o cuya inspección sea exigida por las partes contratantes u otras OROP²⁷⁸⁰. Los buques que enarbolan el pabellón de partes no contratantes no podrán desembarcar ni transbordar capturas en los puertos de las partes contratantes de la OPANO a menos que hayan sido inspeccionados y se compruebe que sus capturas se realizaron fuera del agua reglamentada por la OPANO o de conformidad con sus medidas de conservación y ordenación²⁷⁸¹. Este mecanismo complementa al sistema de inspecciones de los Estados parte en el mar que pueden derivar en inspecciones en puerto y motivar las correspondientes sanciones por parte del Estado de pabellón²⁷⁸².

En la misma línea, la CPANE establece la obligación de desembarcar y transbordar las capturas en los puertos designados con previo aviso y cada parte contratante debe inspeccionar anualmente al menos el 5 % de los desembarcos y

²⁷⁷⁸ Párrs. 1 y 2 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-03 (2019), Inspecciones en puerto de barcos pesqueros con cargamento de recursos vivos marinos antárticos. *Vid.* también el párr. 3 de esta medida, en el que se establecen los criterios a través de los que se deberá seleccionar los barcos que deben ser inspeccionados: la denegación de entrada o uso de un puerto, peticiones de otras partes contratantes y sospechas de realización de pesca INDNR o de actividades de apoyo a la pesca INDNR. Por último, *vid.* el párr. 6 del Texto del Sistema de Inspección de la CCRVMA. Para un estudio general sobre las medidas del Estado rector del puerto, *vid.* BRETT, A., *et al.*, *Ending Illegal Fishing: Data Policy and the Port State Measures Agreement*, World Economic Forum, Genève, 2019, disponible en http://www3.weforum.org/docs/WEF_Ending_Illegal_Fishing.pdf (fecha de última consulta: 28 de septiembre de 2020).

²⁷⁷⁹ Párrs. 6 y 7 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-03 (2019), párr. 18.iv) y v) de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-06 (2016), párrs. 5 y 22 de la Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016), párr. 9 de la Recomendación 18-08 de la CICA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; art. 22.1 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO; párrs. 7.1, 4 y 6, y 15.1.b) de la Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; párrs. 3 y 4 de la Resolución 01/03 de la CAOI por la que se establece un sistema para fomentar el cumplimiento de las Resoluciones de la CAOI por parte de los buques de partes no contratantes, y párr. 20 de la Medida de Conservación y Ordenación 2009-06 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre la reglamentación de los transbordos.

²⁷⁸⁰ Arts. 42 – 47 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO.

²⁷⁸¹ Art. 51.3 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO.

²⁷⁸² Arts. 31 – 39 de las Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO.

transbordos de pescado fresco y el 7.5 % de los desembarcos y transbordos de pescado congelado en sus puertos, así como los buques que enarbolan el pabellón de partes no contratantes²⁷⁸³. Al igual que en la OPANO, en el sistema de la CPANE se prevé la inspección en el mar, aunque se incluyen los buques de Estados no contratantes avistados o identificados como buques que realizan actividades en el área reglamentada por la CPANE, con autorización de su capitán²⁷⁸⁴. Para realizar estas inspecciones se debe recabar la autorización del capitán del buque que enarbole el pabellón de un Estado no contratante, pero, si el capitán no presta su consentimiento, se presumirá que el buque estaba realizando pesca INDNR²⁷⁸⁵.

La CICAA también incluye mecanismos de inspección con carácter general y en determinados programas de conservación y recuperación²⁷⁸⁶, y prohíbe el desembarco y el transbordo de capturas por parte de buques de partes no contratantes que hayan cometido infracciones graves si no autorizan y no superan una inspección que demuestre que no tienen a bordo capturas realizadas en el área reglamentada por la CICAA o que no se incumplieron sus medidas de conservación y otros requisitos²⁷⁸⁷. La SEAFO también contempla inspecciones de buques de partes contratantes tanto en el mar como en puerto²⁷⁸⁸. La WCPFC prevé inspecciones de buques en alta mar y en puerto para, al menos, los buques que no se encuentren autorizados para la pesca en el área reglamentada, salvo en determinados casos; los buques que figuren en la lista de cualquier OROP y los buques con respecto a los cuales existan sospechas fundadas de que realizan pesca INDNR o actividades de apoyo a la pesca INDNR, con autorización de su Estado de pabellón²⁷⁸⁹.

²⁷⁸³ Arts. 21, 22, 25 y 40 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE, según la reforma operada por la Recomendación de la CPANE 13:2018, Recomendación para reformar el Artículo 25.1 del Sistema de Control y Ejecución, y la Recomendación de la CPANE 10:2019, Recomendación para reformar el Artículo 25.1 del Sistema de Control y Ejecución.

²⁷⁸⁴ Art. 38 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE.

²⁷⁸⁵ Art. 38.1 y 3 del Sistema de Control y Ejecución de la CPANE.

²⁷⁸⁶ Párr. II del Anexo 1 de la Recomendación 16-05 de la CICAA que reemplaza la Recomendación 13-04 y establece un Plan Plurianual de Recuperación del Pez Espada Mediterráneo, párrs. 109 – 112 y párr. II del Anexo 7 de la Recomendación 19-04 de la CICAA por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo; Sistema de la CICAA de Inspección Internacional Conjunta (75-02), Plan General de Medidas de Seguimiento Integrado de la CICAA (02-31) y Recomendación 18-09 de la CICAA sobre Medidas del Estado rector del Puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

²⁷⁸⁷ Párrs. 2 y 3 de la Recomendación 98-11 de la CICAA sobre la Prohibición de Desembarcos y Transbordos de Buques de Partes No Contratantes Identificados como Autores de Infracciones Graves.

²⁷⁸⁸ Art. 16 de la Convención de la SEAFO y arts. 15 – 17 y 19 – 25 del Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO.

²⁷⁸⁹ Arts. 26.1 y 27.1 de la Convención de la WCPFC; párrs. 5, 7 y 10 de la Medida de Conservación y Ordenación 2006-08, Procedimientos de Abordaje e Inspección de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central, y párrs. 9 y 11 de la Medida de Conservación y Ordenación 2017-02 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre estándares mínimos para las medidas del Estado rector del puerto.

Además, varias OROP establecen un porcentaje mínimo de inspecciones anuales. En la CAOI, el compromiso anual de inspección es de al menos el 5 % de los desembarcos o transbordos realizados en sus puertos²⁷⁹⁰. La CCSBT también ha establecido un sistema de inspección de buques que se aplica no solo a los buques que enarbolan el pabellón de sus miembros, sino también a los buques de 12 metros de eslora o más que enarbolan otros pabellones, con un compromiso de inspección de al menos el 5 % de las operaciones de desembarco y transbordo realizadas en sus puertos por buques pesqueros extranjeros²⁷⁹¹. En SIOFA, la inspección de buques en el mar se limita a los buques de las partes contratantes²⁷⁹², mientras que son susceptibles de inspección en puerto todos los buques que hubieran faenado en el área del Acuerdo con independencia de su pabellón, salvo aquellos que no transportaran recursos pesqueros o los hubieran desembarcado con anterioridad, si no hubiera sospechas fundadas de su implicación en actividades de apoyo a la pesca INDNR²⁷⁹³. Por último, la SPRFMO aplica un sistema de inspección de los buques extranjeros que transporten especies de pesquerías reglamentadas capturadas en el área de la Convención de la SPRFMO o que no se hubieran desembarcado o transbordado anteriormente, con un mínimo anual equivalente al 5 % de las operaciones de desembarco y transbordo realizadas en sus puertos por buques extranjeros, aunque se reconoce cierta discrecionalidad a los Estados miembros o colaboradores para excepcionar su aplicación en determinados casos²⁷⁹⁴.

Por último, en cuanto a los buques sin nacionalidad, con su mero avistamiento o la realización de cualquier tipo de actividad pesquera en las zonas reglamentadas se consideran como buques que menoscaban las medidas de conservación adoptadas por las OROP y se presume que realizan pesca INDNR, por lo que tanto las partes contratantes como las no contratantes pueden tomar medidas para impedir que esos buques realicen pesca INDNR, como la visita del buque para comprobar su nacionalidad, la prohibición del desembarco y del transbordo de pescado o productos de pescado, y del acceso a servicios portuarios o la eliminación del registro de tales buques²⁷⁹⁵. En algunos casos, también se ha pedido a los Estados de pabellón de los

²⁷⁹⁰ Párr. 10.1 de la Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. *Vid.* también la Resolución 05/03 de la CAOI sobre el establecimiento de un programa de inspección en puerto de la CAOI.

²⁷⁹¹ Párrs. 4 y 15 de la Resolución de la CCSBT para un Sistema de estándares mínimos para la inspección en puerto de la CCSBT.

²⁷⁹² Párrs. 5 y 7 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/14 de SIOFA para los Procedimientos de Abordaje e Inspección en Alta Mar para el Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (Procedimientos de Abordaje e Inspección en Alta Mar).

²⁷⁹³ Párr. 1 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2017/08 de SIOFA por la que se establece un Sistema de Inspección Portuaria (Inspección Portuaria).

²⁷⁹⁴ Párrs. 1 – 3 y 15 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 07-2019 de la SPRFMO sobre estándares mínimos de inspección en puerto.

²⁷⁹⁵ Resolución de la CCRVMA 35/XXXIV, Barcos sin nacionalidad; párrs. 1 – 3 de la Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, párrs. 2 y 3 de la Resolución 16/05 de la CAOI sobre buques sin nacionalidad; párrs. 1, 2 y 4 de la Medida de Conservación y Ordenación 2009-09

buques que realizan pesca INDNR y no son miembros de la OROP que eliminen esos buques de sus registros para convertirlos en buques sin nacionalidad²⁷⁹⁶. Sin embargo, esta medida resulta desaconsejable, ya que no impide que los buques continúen con esta actividad al ser transferidos a otros registros con un menor control, como ocurrió en la OPANO en 1998 cuando, debido a la acción diplomática de distintos Estados, Belice, Honduras, Malta, Mauricio, Panamá y Sierra Leona eliminaron buques de sus registros, y en la CICAA en 2002, cuando numerosos buques que habían sido eliminados del registro por Honduras fueron transferidos, entre otros, a los registros de Camboya y Sierra Leona²⁷⁹⁷. Precisamente por ello, la Unión Europea propuso prohibir que los buques que enarbolasen el pabellón de los Estados miembros fuesen transferidos a otro registro, salvo en los casos en que se pudiera demostrar que no se trataba de un Estado que hubiera sido identificado por una OROP como Estados no cooperantes en materia de lucha contra la pesca INDNR²⁷⁹⁸.

A pesar del ingente trabajo llevado a cabo por las OROP, los fenómenos de la pesca INDNR y de los pabellones de conveniencia continúan existiendo. La participación en las OROP y la labor de identificación llevada a cabo por estas organizaciones confirman que los pabellones de conveniencia constituyen un instrumento que fomenta la pesca INDNR como parte de los pabellones de incumplimiento, ya que permiten sortear la aplicación de las medidas de conservación y ordenación. A pesar de que se han mejorado la información y los mecanismos de identificación de los buques presentes en las pesquerías, el desarrollo de las medidas de control alternativas a la jurisdicción de los Estados de pabellón por parte de las OROP

de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para buques sin nacionalidad; párr. 13 de la Recomendación GFCM/41/2017/7 de la CGPM sobre un programa de acción regional para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de aplicación de la CGPM; párr. 1.d) de la Recomendación GFCM/33/2009/8 de la CGPM sobre el establecimiento de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca INDNR en el área de aplicación de la CGPM, por la que se deroga la Recomendación GFCM/30/2006/4; párrs. 2 – 4 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 2016/04 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre buques sin nacionalidad (Buques sin Nacionalidad); párr. 5.i) de la Medida de Conservación y Ordenación 2018/06 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre la inclusión en la lista de buques INDNR (Lista de Buques INDNR), y párrs. 1 – 3 de la Medida de Conservación y Ordenación CMM 15-2016 de la SPRFMO sobre buques sin nacionalidad en el área de la Convención de la SPRFMO.

²⁷⁹⁶ Párr. 6 de la Resolución 16/05 de la CAOI sobre buques sin nacionalidad. En cambio, SIOFA, en el párr. 6 de su Medida de Conservación y Ordenación CMM 2016/04, Medida de Conservación y Ordenación sobre buques sin nacionalidad (Buques sin Nacionalidad), solicita que se impongan sanciones adecuadas, como alternativa a la eliminación los buques que realizan pesca INDNR del registro y a la consecuente falta de nacionalidad.

²⁷⁹⁷ Vid. WARNER-KRAMER, D. M., y CANTY, K., “Stateless Fishing Vessels: The Current International Regime and a New Approach”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 5, n.º. 2, 2000, pág. 227, y CALLEY, D. “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, *cit.*, págs. 234 – 241.

²⁷⁹⁸ Informe de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), A6-0015/2007, de 29 de enero de 2007, pág. 17, disponible en <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2007-0015+0+DOC+PDF+V0//ES> (fecha de última consulta: 1 de junio de 2020).

no ha cambiado las tendencias de registro de buques, aunque, en muchos casos, los Estados han utilizado con cautela algunos tipos de medidas.

CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO CUARTO

1.- Los pabellones de conveniencia constituyen un mecanismo facilitador de las actividades ilícitas en el mar debido a la falta de transparencia sobre los verdaderos propietarios del buque o los verdaderos intereses sobre el mismo. La utilización de pabellones de conveniencia y sociedades interpuestas dificulta la vinculación de las personas y los materiales hallados a bordo con las organizaciones terroristas. Incluso a pesar de las amplias facultades de actuación de Estados distintos del Estado de pabellón del buque, la utilización de pabellones de conveniencia puede dificultar las investigaciones y evitar la declaración de responsabilidad de los verdaderos responsables. Muchos de los tratados aplicables materialmente a los actos terroristas contienen disposiciones específicas sobre su aplicación a los buques y una combinación de criterios territoriales y personales de atribución de la jurisdicción. Aunque prácticamente la totalidad de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son Estados parte en esos tratados, muchos de ellos han tardado décadas en hacerlo.

2.- En materia de protección marítima, destaca la práctica bilateral de los Estados Unidos para excepcionar unilateralmente la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en caso de que los buques resulten sospechosos de estar vinculados con actividades terroristas, en la lucha contra el tráfico de drogas y las actividades ilícitas en el mar con carácter general. Aunque esta práctica tiene carácter excepcional y se explica por la posición geopolítica de los Estados Unidos, el hecho de que esté dirigida hacia Estados que ofrecen pabellones de conveniencia supone un avance en el grado de control sobre sus actividades. En el ámbito regional, destaca la práctica de la CARICOM, en la que se establece un sistema de autorizaciones tácitas para la intervención en las aguas de los Estados parte y más allá de las mismas en determinados casos, aunque no se cede automáticamente la jurisdicción para el enjuiciamiento de los hechos al Estado interviniente.

3.- Debe entenderse descartada la posibilidad de intervención en caso de amenaza terrorista como parte del derecho a la legítima defensa. Sin embargo, los Estados ribereños pueden ejercer las competencias previstas en la CNUDM en los casos en los que el paso de buques por su mar territorial no se enmarque dentro del paso inocente o en los que se infrinjan las normas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias y el buque se encuentre en la zona contigua de ese Estado. Estas competencias son especialmente relevantes en caso de transporte de objetos y personas relacionados con organizaciones terroristas. La jurisprudencia internacional no parece favorable a la atribución de responsabilidad a los Estados de pabellón por los actos de terrorismo o de financiación del terrorismo cometidos a bordo de sus buques. Sin embargo, si se produjera algún incumplimiento de las resoluciones del Consejo de Seguridad o de cualquiera de los tratados aplicables que establecen obligaciones concretas a los

Estados, la atribución de responsabilidad parece teóricamente posible, aunque no se ha producido en los tribunales internacionales.

4.- La expulsión de buques del registro de un Estado no impide que los buques puedan ser registrados en otro Estado y continuar sus actividades. El cierre de registros de buques con carácter temporal o definitivo como consecuencia de la implicación de los buques que enarbolan el pabellón de ese Estado evidencia la ausencia de control sobre la flota abanderada, hasta el punto de que, a pesar del cierre del registro, continúan apareciendo buques que utilizan el pabellón de ese Estado de forma fraudulenta.

5.- En el caso del tráfico ilícito de armas no se prevén disposiciones específicas para el transporte marítimo. Por lo tanto, rigen en este ámbito las reglas de jurisdicción establecidas en la CNUDM, salvo en los casos en los que exista un tratado bilateral que permita la intervención sobre los buques extranjeros, como ocurre en los tratados concluidos entre los Estados Unidos y una decena Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, o cuando exista un embargo de armas impuesto por el Consejo de Seguridad, en la extensión que se determine en la correspondiente resolución. Sin embargo, en el primero de los casos, no se trata de verdaderas excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, ya que es necesario que exista una autorización, expresa o tácita, de ese Estado, aunque materialmente se produzca ese efecto.

6.- La navegación bajo pabellones de conveniencia facilita el incumplimiento de las sanciones internacionales, ya que impide que se identifiquen convenientemente los intereses sobre el buque. En la práctica del Consejo de Seguridad, aunque no existe ninguna resolución en la que se aborden particularmente los efectos de los pabellones de conveniencia sobre la efectividad de las sanciones, se ha autorizado la interceptación de buques extranjeros relacionados con situaciones que ponen en riesgo la paz y la seguridad internacionales. Si en el siglo XX, la práctica de las sanciones marítimas tenía un carácter excepcional, en las dos primeras décadas del siglo XXI se ha desarrollado tanto cuantitativa como cualitativamente, y precisamente en este periodo se ha constatado que los buques que enarbolan pabellones de conveniencia facilitaban el incumplimiento de las sanciones. Esta vinculación ha quedado acreditada con la solicitud del Consejo de Seguridad de que se realizara una auditoría al registro de buques de Liberia para garantizar que sus beneficios no se utilizaran para violar las resoluciones del Consejo de Seguridad. La inspección de buques extranjeros en los siete conflictos en los que se han adoptado sanciones marítimas no se ha impuesto desde el inicio de las sanciones, sino que normalmente se adoptó como medida complementaria, de lo que se desprende que el Consejo de Seguridad no es insensible al principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón. Además, esta medida admite cierta gradación en su aplicación, ya que, en algunos casos, se ha impuesto en relación con los buques que fueran propiedad de determinadas sociedades o estuvieran operados por ellas y, en otros, con carácter general para todos los buques que pudiesen transportar artículos prohibidos por las resoluciones del Consejo de Seguridad. Los Estados deben ejercer sus competencias en

su calidad de Estados rectores del puerto o en el marco de las actividades de policía marítima en alta mar, aunque en ocasiones se explicita la necesidad de contar con el consentimiento del Estado de pabellón. En algunos casos, el Consejo de Seguridad ha impuesto a los Estados la obligación de informar sobre los cambios de pabellón de los buques sospechosos y que se incluyera a los buques en la congelación de fondos, activos y recursos financieros de cualquier persona o entidad que contribuyese a evadir las sanciones. En relación con esta práctica, destacan las sanciones adoptadas por el Consejo de Seguridad en relación con Corea del Norte, ya que tienen una vertiente marítima muy pronunciada y contienen medidas sin precedentes.

7.- Debido a las facilidades que ofrecen los pabellones de conveniencia para evitar las sanciones del Consejo de Seguridad, varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia se han unido para intercambiar información sobre los buques cuya matrícula han cancelado o denegado por estar involucrados en actividades ilícitas o contrarias a las sanciones y evitar que sean transferidos a otros registros. El resultado de esta colaboración es el RISC, que podría tener como resultado una mayor transparencia en materia de registro y un cumplimiento más estricto de las sanciones del Consejo de Seguridad.

8.- Uno de los ámbitos en los que se prevé el ejercicio de jurisdicción por parte de Estados distintos del Estado de pabellón es el tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas, que tiene lugar a través de buques mercantes, buques de pesca y cruceros, muchos de los cuales enarbolan pabellón de conveniencia. Sin embargo, los tratados multilaterales aplicables supeditan esta posibilidad a la obtención de una autorización del Estado de pabellón. Existe una gran cantidad de tratados bilaterales concluidos entre los Estados Unidos y Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que permiten la intervención de los Estados Unidos para la prevención y la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y otras actividades ilícitas en el mar, hasta el punto de que el Estado de pabellón puede renunciar a su jurisdicción en favor de los Estados Unidos. En el ámbito regional americano, diversos tratados en los que son parte varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia prevén la autorización tácita de la actuación de Estados distintos del Estado de pabellón del buque tras la expiración de un plazo o a través del embarque de agentes del Estado de pabellón que autoricen las operaciones en el acto. En los casos no cubiertos por los tratados multilaterales y bilaterales aplicables, es posible que un Estado que no sea el Estado de pabellón del buque ejerza su jurisdicción sobre el mismo, siempre y cuando cuente con una autorización clara del Estado de pabellón, como ha establecido el TEDH.

9.- Aunque la trata de seres humanos y el tráfico ilícito de migrantes por vía marítima se suele realizar a bordo de buques sin nacionalidad, estas actividades ilícitas no son ajenas a la utilización de buques que navegan bajo pabellones de conveniencia. Aunque la actuación sobre buques extranjeros está prevista entre las competencias del Estado ribereño en su mar territorial y en su zona contigua, no existen disposiciones similares en la ZEE ni en alta mar. La CNUDOT prevé que Estados distintos del Estado de pabellón asuman la jurisdicción sobre los buques sospechosos, pero la posibilidad de

realizar inspecciones, incautaciones y embargos preventivos solo se contempla en el marco de la asistencia judicial recíproca entre los Estados parte. En el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire se permite que Estados distintos del Estado de pabellón del buque tomen medidas sobre el buque con la autorización expresa del Estado de pabellón, pero habitualmente los Estados actúan de conformidad con otros fundamentos jurídicos. Aunque muchos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia son parte en los tratados aplicables, en algunos casos, la insuficiencia de medios disponibles de algunos de ellos hace poco probable que se sancionen las infracciones de las obligaciones de los capitanes o los propietarios de los buques en este ámbito y que asuman el coste de reasentamiento de los refugiados. Sin embargo, la probabilidad de que los Estados de pabellón sean demandados ante cualquier tribunal internacional por el incumplimiento de la obligación de asistencia a las personas que se encuentren en peligro en el mar es muy baja. Algunos Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han optado por eliminar a determinados buques relacionados con las operaciones de rescate de sus registros, que constituye una medida lícita de conformidad con el Derecho internacional y con la legislación interna de esos Estados, pero se trata de una medida de carácter simbólico que evita las posibles consecuencias negativas del mantenimiento de la inscripción registral en ese Estado, pero permite que los propietarios o explotadores del buque puedan continuar con sus actividades matriculando el buque en otro Estado.

10.- La mejora de la transparencia y de la identificación de los verdaderos propietarios de los buques que enarbolan pabellones de conveniencia permitiría mejorar la protección marítima. Sin embargo, a pesar de los trabajos realizados en el seno de distintas organizaciones internacionales, no existe ningún instrumento vinculante que aborde directamente este asunto y el único tratado en el que se abordaban algunas de estas cuestiones nunca llegó a entrar en vigor. Para reducir el potencial impacto de la navegación bajo pabellones de conveniencia, sería necesario desarrollar unos estándares que impidieran el anonimato de los verdaderos propietarios de los buques y mejorar la capacidad de los Estados para ejercer un control y jurisdicción efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón.

11.- El creciente fenómeno de la matriculación fraudulenta de buques supone un riesgo para la seguridad internacional y constituye un paso más en la desvinculación de algunos Estados de sus registros de buques. En algunos casos, la matriculación fraudulenta de los buques se produce en relación con los registros privatizados o externalizados y deriva de la incapacidad del Estado al que corresponde el registro de ejercer un adecuado control sobre las sociedades en las que anteriormente había delegado sus competencias de registro de buques, por lo que existe una relación entre los dos fenómenos. Al igual que los buques que enarbolan pabellón de conveniencia, los buques con matrícula fraudulenta facilitan el incumplimiento de las sanciones del Consejo de Seguridad, cuya solución requiere de una mayor transparencia por parte de los Estados.

12.- Los pabellones de conveniencia han estado ligados a la pesca INDNR desde los orígenes de la conceptualización de esta práctica y favorecen el mantenimiento y la proliferación de esta actividad ilícita. A pesar de que se utilizan para maximizar los beneficios tanto de los navieros como de los Estados, su utilización puede tener efectos negativos para los Estados que, además de ofrecer pabellones de conveniencia, sean Estados ribereños. La regla de *pacta tertiis* y los límites que establece el Derecho internacional público a la actuación de terceros Estados sobre los buques que enarbolan su pabellón permiten que los armadores se beneficien de la pasividad de los Estados que no pueden o no tienen la voluntad de imponer un control estricto sobre sus buques pesqueros, ya que, en muchos casos, pueden incumplir con impunidad las medidas de conservación y ordenación de los recursos pesqueros establecidas por OROP. Sin embargo, en los últimos años se han adoptado numerosas medidas para evitar este resultado, como la expansión de las listas de buques INDNR y de las presunciones de que los buques que operen en las áreas reglamentadas y enarbolan el pabellón de Estados no contratantes o cuya nacionalidad no se pueda identificar se encuentran realizando pesca INDNR. Las soluciones normativas más efectivas serán las de los Estados de residencia del verdadero propietario del buque y los Estados de comercialización de las capturas.

13.- La variedad de pabellones de conveniencia utilizados en la pesca INDNR es mayor que la empleada en la marina mercante, aunque las tendencias varían en función de los años y de la actuación de las OROP y de los propios Estados de pabellón. Al igual que ocurría en el caso de las listas de los MOU, las listas de buques INDNR permiten delimitar las banderas utilizadas como pabellones de conveniencia, pero no ofrecen resultados concluyentes, ya que la incidencia de los distintos pabellones es desigual en los distintos caladeros y, en muchos casos, se desconoce el pabellón que enarbolan los buques.

14.- Al igual que en el caso de la marina mercante, los intentos por regular el abanderamiento de buques en Estados que ofrecen pabellones de conveniencia en el ámbito pesquero han sido infructuosos y se ha abandonado el enfoque centrado en la relación auténtica que debe existir entre un buque y su Estado de pabellón por la imposibilidad de definir este concepto y la falta de apoyo de los Estados. Sin embargo, se podría considerar que los tratados que regulan la pesca constituyen una manifestación de la relación auténtica como consecuencia del registro, como se establece en la jurisprudencia del TIDM. A pesar de los intentos por limitar la transferencia de pabellones, no se ha conseguido establecer ningún mecanismo para hacer un seguimiento de los mismos. El registro mundial de la FAO facilitará el intercambio de información sobre los buques entre distintos Estados, que resulta fundamental en los casos de utilización de pabellones de conveniencia y facilitará la actuación de los Estados de pabellón y de los Estados rectores del puerto. Sin embargo, para que funcione convenientemente, es necesario que se adhiera a él la mayor cantidad posible de Estados.

15.- Los grandes tratados multilaterales no incluyen ninguna disposición sobre el registro de buques, ya que, durante el proceso de negociación, se decidió sustituir las menciones al registro por menciones a las autorizaciones de pesca. Estos tratados detallan las obligaciones de los Estados de pabellón en materia de ejercicio de control y jurisdicción efectivos sobre los buques. Sin embargo, muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no tienen capacidad para ejercer adecuadamente sus competencias ni investigar o sancionar los posibles incumplimientos, por lo que muchos no han firmado ni ratificado estos tratados, lo cual limita su aplicación efectiva. Para un adecuado cumplimiento de las disposiciones de estos tratados, además de un progreso en la ratificación de los tratados y del desarrollo de sistemas coordinados de control por parte de los Estados rectores del puerto y de los Estados de comercialización de las capturas, sería necesaria alguna disposición que obligase a los buques a cumplir las sanciones impuestas por un Estado antes de que pudieran cambiar de pabellón o a pesar de que hubieran cambiado de pabellón, así como una regulación adecuada y uniforme sobre los transbordos en el mar. Asimismo, debería regularse la cuestión del abanderamiento en el sector pesquero, a pesar de que parece meridiano que en el momento actual la sociedad internacional no está dispuesta a ello. En cuanto a los instrumentos de carácter voluntario adoptados en el seno de la FAO, aunque su contenido es más avanzado, es necesario que sean aplicados efectivamente por parte de los Estados, más allá de su introducción en la normativa nacional. En el caso de las amplias zonas marítimas sin reglamentar, la utilización de pabellones de conveniencia puede poner en riesgo la sostenibilidad de las pesquerías de forma impune.

16.- La Unión Europea dispone de una normativa avanzada en materia de lucha contra la pesca INDNR y ha convertido en vinculantes algunas de las disposiciones de carácter voluntario adoptadas en el seno de la FAO. Sin embargo, la utilización de una combinación de pabellones de conveniencia, puertos de conveniencia y entramados societarios pueden dificultar la correcta aplicación de estos mecanismos. Además, deberían desarrollarse mecanismos que facilitasen el enjuiciamiento penal de estos casos en los Estados miembros.

17.- La participación de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia en las OROP sigue siendo muy limitada. Esto impide que sus medidas de conservación y ordenación vinculen a esos Estados de pabellón, si no son partes en el Acuerdo de Nueva York o este no resulta aplicable por la naturaleza de la pesquería, por lo que la realización de capturas en las pesquerías reglamentadas con pabellones de conveniencia, aunque jurídicamente es legítimo, menoscaba la eficacia de esas medidas y facilita la continuidad de las actividades de pesca INDNR. Por tanto, a falta de una reforma de los mecanismos de entrada a las OROP, las medidas más efectivas serán las medidas contra los nacionales infractores de los Estados que participen en las OROP y las medidas restrictivas de mercado impuestas por los Estados que participan en las OROP, especialmente si coinciden con los Estados rectores del puerto y con los Estados de nacionalidad de los verdaderos propietarios de los buques que realizan pesca INDNR.

CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE

1.- Las propias características de los pabellones de conveniencia favorecen su utilización tanto para la realización de actividades lícitas en el mar en condiciones menos garantistas que en los Estados marítimos tradicionales como para la realización de actividades ilícitas. De hecho, el origen de este fenómeno se encuentra precisamente en la voluntad de realizar actividades que no se podían realizar de conformidad con el Derecho del Estado de nacionalidad del verdadero propietario del buque. En muchos casos, la aplicación del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón ha constituido un obstáculo para la defensa de intereses fundamentales de todos los Estados en el mar, como los derechos humanos o la protección del medio marino, por lo que, progresivamente, se han introducido restricciones a esta regla general. Sin embargo, no existen tratados que aborden las condiciones específicas que deben existir en los buques que enarbolan pabellones de conveniencia.

2.- Con carácter general, se puede constatar que, al menos inicialmente, los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no estaban comprometidos con el mantenimiento de unos estándares mínimos en el mar. Sin embargo, esta tendencia ha ido cambiando con el paso de las décadas, y actualmente es posible distinguir un pequeño conjunto de Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que se han convertido en Estados parte de los principales tratados en materia de estándares aplicables a las condiciones de vida y de trabajo en el mar y de estándares técnicos en materia de seguridad de la navegación y protección del medio marino. En cambio, especialmente en relación con las condiciones de vida y de trabajo en el mar, existe un elevado número de Estados a los que casi no se les aplica ningún tratado. En el caso de los tratados por los que se establecen estándares técnicos sobre seguridad marítima y protección del medio marino, el elevado número de ratificaciones conseguido por la mayor parte de los Estados no se corresponde con el número de detenciones y la clasificación de algunos Estados de pabellón en las listas de los MOU. En algunos casos, los Estados con un mayor número de ratificaciones no cuentan con capacidad para imponer el cumplimiento de las disposiciones de esos tratados. Por tanto, se podría concluir que algunos Estados de pabellón no pueden cumplir con sus obligaciones del artículo 94 de la CNUDM y los tratados que lo desarrollan, por lo que, al mantener su registro de buques, podrían incurrir en incumplimientos graves de sus obligaciones como Estados de pabellón.

3.- Los pabellones de conveniencia permiten ocultar fácilmente la identidad de los verdaderos propietarios y explotadores de los buques, por lo que dificultan cualquier actuación frente a ellos y frente a su patrimonio. Esto impide que respondan adecuadamente ante las posibles reclamaciones de cualquier tipo y los tribunales internacionales no han admitido ninguno de los mecanismos jurídicos de Derecho nacional que permiten mitigar esta limitación de responsabilidad, por lo que, en muchos casos, no se puede exigir responsabilidad a ningún sujeto relacionado con el buque en caso de incumplimiento de alguna disposición de Derecho internacional. Esta impunidad se reafirma con la ausencia de una práctica de exigir responsabilidad internacional de los Estados de pabellón por incumplimiento de sus responsabilidades

de Derecho internacional ante los tribunales competentes para conocer de estas cuestiones.

4.- A pesar de que una de las características que se atribuyen los pabellones de conveniencia es el carácter ventajoso de su sistema impositivo para los propietarios y explotadores de los buques, las iniciativas internacionales en materia de lucha contra la BEPS no ha prestado especial atención al tratamiento tributario de las actividades marítimas. De hecho, la mayor parte de las listas que identificaban paraísos fiscales o CFE ya no incluyen a ninguno de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia. Sin embargo, es conveniente tener en cuenta que muchas de estas iniciativas no estaban dirigidas hacia la eliminación de todas las ventajas competitivas en materia tributaria, sino, fundamentalmente, al fomento de los mecanismos de transparencia financiera y de intercambio de información de conformidad con unos criterios técnicos muy delimitados. Dado que los pabellones de conveniencia continúan incorporando ventajas fiscales, no se puede considerar que las iniciativas de transparencia fiscal hayan tenido un gran impacto en el crecimiento de este fenómeno.

5.- Las consecuencias negativas de la utilización de los pabellones de conveniencia propiciaron el desarrollo de las jurisdicciones alternativas a la del Estado de pabellón del buque. Sin embargo, no se debe olvidar que, en la mayoría de los casos, se trata de competencias concurrentes y de carácter complementario y no sustitutivo de la jurisdicción del Estado de pabellón. Por tanto, resulta indispensable fomentar la creación de programas de desarrollo de capacidad, como los que se llevan a cabo en la OMI y en la FAO, entre otras organizaciones. De la misma forma, el desarrollo de los sistemas de refuerzo de la responsabilidad de las sociedades o entidades privadas, aunque resulta indispensable para la adecuada resolución de numerosos litigios, no debería sustituir la responsabilidad de los verdaderos propietarios o explotadores del buque y, eventualmente, la del Estado de pabellón.

6.- Aunque los tratados aplicables en caso de que se sospeche que un buque realiza actividades ilícitas en el mar incluyen disposiciones sobre la actuación de Estados distintos del Estado de pabellón sobre el buque, la extensión de estas competencias varía en función de los tratados, pero, en muchos casos, el derecho de visita o la jurisdicción sobre los buques extranjeros está condicionada por la actitud del Estado de pabellón, ya sea por la necesidad de que autorice de forma explícita o implícita las operaciones (lo cual no suele suponer un problema en la práctica) o por la configuración de la jurisdicción del Estado de pabellón como preferente. Por tanto, aunque en la práctica se produce el efecto de excepcionar la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque, en la mayoría de los casos, jurídicamente no se ha conseguido desplazar el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque en alta mar. Sin embargo, mientras no se consiga una mayor transparencia en cuanto a los verdaderos propietarios y explotadores de los buques, siempre existirán lagunas en el enjuiciamiento de los hechos, sea cual sea el tribunal competente para hacerlo. Además, en estrecha relación con las debilidades de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, se ha desarrollado la práctica contraria al Derecho del Mar de los

pabellones fraudulentos, que pone de relieve la dificultad que tienen algunos Estados (no todos ellos considerados como pabellones de conveniencia) para ejercer un control efectivo sobre sus flotas, su registro y su pabellón, que solo podrá resolverse a través de mecanismos que aseguren una mayor transparencia en las actividades marítimas.

7.- La navegación bajo pabellones de conveniencia facilita el incumplimiento de las sanciones internacionales, lo cual se ha comprobado en la práctica de imposición de sanciones con vertiente marítima por parte del Consejo de Seguridad. Esto ha tenido como efecto un agravamiento y una mayor sofisticación de las sanciones, hasta el punto de que varios Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han creado un mecanismo de cooperación e intercambio de información para mejorar el cumplimiento de las sanciones por parte de los buques que enarbolan su pabellón.

CONCLUSIONES FINALES

I

Los pabellones de conveniencia constituyen un fenómeno económico con profundas raíces históricas que se ha tratado de regular en numerosas ocasiones. Sin embargo, formalmente no reciben un tratamiento jurídico específico en Derecho internacional público, sino que siguen el mismo régimen jurídico que cualquier otro tipo de abanderamiento. A pesar de que los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han sido identificados y tienen unas características bien definidas, los buques que enarbolan pabellones de conveniencia no están sujetos por defecto a ninguna disposición jurídica que no se aplique a los buques que enarbolan el pabellón de cualquier otro Estado. Aunque muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han tratado de adoptar estándares internacionales en los ámbitos regulatorios para los que la utilización de pabellones de conveniencia han supuesto un riesgo, muchos de ellos no tienen la capacidad o la voluntad de controlar e imponer su cumplimiento, ya que los datos de las inspecciones de los MOU parecen indicar que, especialmente en algunas regiones, muchos buques que enarbolan esos pabellones presentan un grado de incumplimiento alto en comparación con los buques que enarbolan el pabellón de Estados marítimos tradicionales. Sin embargo, también existen buques que enarbolan pabellón de conveniencia y cumplen con las disposiciones de los tratados aplicables. Esto indica que, en parte, el problema reside en la gran discrecionalidad que los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia dejan a los verdaderos propietarios del buque para decidir sobre el mantenimiento del buque y la organización de sus actividades.

II

La principal característica problemática de los pabellones de conveniencia radica en su opacidad en cuanto a la identidad de los verdaderos propietarios o explotadores de los buques, ya que limita su responsabilidad jurídica en caso de incumplimiento. La facilidad para la creación de sociedades y la interposición de agentes, intermediarios y otros mecanismos que permiten ocultar los verdaderos intereses sobre el buque obstaculizan la actuación de los Estados con jurisdicción sobre cualquier aspecto relacionado con él tanto en relación con las actividades lícitas como con las actividades ilícitas en las que participe. La falta de transparencia proporciona impunidad a los propietarios de buques que deciden utilizar pabellones de conveniencia. Aunque esta circunstancia fue identificada hace décadas, prácticamente no se ha avanzado en la regulación de esta cuestión transversal, ya que no existe ningún instrumento de carácter vinculante que imponga obligaciones específicas en esta materia. No obstante, tanto el RISC como el registro mundial de la FAO suponen iniciativas importantes para mitigar los efectos perjudiciales de la falta de transparencia en las actividades marítimas en sus respectivos ámbitos de aplicación (la aplicación de sanciones internacionales y la lucha contra la pesca INDNR).

III

La ausencia de regulación específica de los pabellones de conveniencia y la falta de definición y de atribución de consecuencias jurídicas a la relación auténtica se deben a una decisión consciente de los Estados y de las organizaciones internacionales. Desde una perspectiva histórica, se puede comprobar cómo todos los intentos por prohibir y eliminar gradualmente los pabellones de conveniencia han fracasado, tanto en el ámbito de producción normativa (como atestiguan el estado del CNUCIB o el cambio fundamental que se debió realizar en el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO para facilitar su adopción) como en la jurisprudencia de los tribunales internacionales (como demuestra la interpretación de la relación auténtica en un sentido formalista y como consecuencia de la matriculación presente, por ejemplo, el caso *OCMI*, el caso *Saiga* (n.º 2) y los posteriores resueltos por el TIDM). Asimismo, el cambio en la política legislativa por el que se prefirió regular las consecuencias negativas vinculadas a la navegación bajo pabellones de conveniencia permite concluir que no existe una firme voluntad estatal de modificar el sistema de registro de buques en el ámbito mundial. En ese sentido, todos los instrumentos jurídicos aplicables, salvo escasas excepciones, confirman la libertad de los Estados para el establecimiento de los requisitos para otorgar su nacionalidad a los buques. Por tanto, en las circunstancias actuales, no se puede considerar que la utilización y la existencia de pabellones de conveniencia sean contrarias a las disposiciones de la CNUDM sobre la nacionalidad de los buques, ya que, de conformidad con la interpretación de las mismas, no se impone a los Estados parte ninguna configuración concreta de sus registros de buques. Formalmente considerados como registros abiertos, no son negativos para el tráfico marítimo, pero algunas de sus características y de sus usos sí lo son, como los problemas que plantean para los Estados desarrollados y en desarrollo, el riesgo que suponen para el medioambiente y la garantía de los derechos humanos, la facilitación de las actividades ilícitas en el mar, etc.

IV

La interpretación de la relación auténtica como una consecuencia de la matriculación de los buques impide que terceros Estados puedan cuestionar la atribución de nacionalidad realizada por el Estado de pabellón de conformidad con su ordenamiento jurídico, que solo podrá ser contestada ante los tribunales internacionales. Se trata de una interpretación muy protectora de los intereses de los propietarios de los buques, ya que, debido a la persistencia del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque como principio fundamental del Derecho del Mar, les ofrece una protección mucho mayor que la que obtendrían sus buques como buques sin nacionalidad. La escasa aplicación práctica de otros preceptos y figuras jurídicas, como el principio de buena fe, la responsabilidad del Estado por actos cometidos por particulares o el levantamiento del velo corporativo, refuerza esta conclusión. Todo ello contribuye al mantenimiento de situaciones injustas y actividades ilícitas en el mar.

Esta interpretación de la relación auténtica ha frustrado su aplicación en la práctica. La necesidad de Estados distintos del Estado de pabellón del buque de intervenir en determinadas situaciones derivadas de la regla de *pacta tertiis* o de la incapacidad o la falta de voluntad de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia para actuar de forma efectiva como Estados de pabellón ha provocado la necesidad de desarrollar la jurisdicción de otros Estados interesados en las actividades marítimas en distintos tratados internacionales, tanto multilaterales como bilaterales. A pesar de que muchos de esos tratados tienen como eje central la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, se ha sobredimensionado la jurisdicción del Estado rector del puerto con respecto a las previsiones de la CNUDM para proteger adecuadamente los intereses sobre las actividades marítimas.

V

Todavía no se ha desarrollado con claridad el contenido de la obligación de los Estados de pabellón de ejercer efectivamente su control y jurisdicción sobre sus buques. Su configuración como una obligación de medios, vinculada al mantenimiento de la diligencia debida, impide que se pueda atribuir directamente a los Estados de pabellón la responsabilidad por los daños causados por los buques que enarbolan su pabellón. Por tanto, no facilitará necesariamente la resolución de los conflictos que puedan surgir en relación con buques que enarbolan pabellones de conveniencia.

VI

La reacción del Derecho internacional frente a este fenómeno, por tanto, no tiene un carácter sistemático ni especializado, sino fragmentario. Asimismo, tiene un carácter puramente convencional, sin que se pueda identificar ninguna costumbre contraria a la utilización de pabellones de conveniencia. Las limitaciones de abanderamiento comparten este mismo fundamento. Aunque distintas organizaciones internacionales han estudiado ampliamente las características del fenómeno de los pabellones de conveniencia, no se ha adoptado ningún tratado específico para prohibirlo ni para regularlo, ya que un tratado de esas características no tendría visos de prosperar. Por ello, además de matizar la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en casos no comprendidos en las excepciones contenidas en la CNUDM, por un lado, se ha tratado de desarrollar estándares o condiciones mínimas que se deberían cumplir en las actividades marítimas, con una complejidad y nivel de detalle crecientes, y, por otro lado, en algunos Estados marítimos tradicionales se intentó evitar la pérdida de tonelaje a través de la creación de segundos registros que incorporaban a su ordenamiento jurídico algunas de las características propias de los pabellones de conveniencia, contribuyendo de esta manera a la consolidación de algunas de ellas. Sin embargo, dado que el tonelaje abanderado bajo pabellones de conveniencia no ha dejado de crecer, no se puede afirmar que estas estrategias hayan conseguido disuadir a los propietarios de los buques de la utilización de este tipo de registros. Las consecuencias negativas de la utilización de pabellones de conveniencia se encuentran reguladas en un gran número de tratados, de manera que, en cada caso, es necesario comprobar qué tratados resultan

aplicables a cada uno de los Estados, ya que la mayor parte de las excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque no tiene carácter consuetudinario.

VII

La utilización de pabellones de conveniencia favorece el mantenimiento de condiciones deficientes de vida y de trabajo en las actividades marítimas. Históricamente, se debe concluir que, en muchos casos, uno de los mayores atractivos de los pabellones de conveniencia era la posibilidad de contratar tripulaciones extranjeras para reducir los costes sociales de la explotación del buque, ya que prácticamente la totalidad de ellos reunían dos condiciones: la libertad total o casi total de contratación de tripulaciones, con requisitos flexibles sobre su número y su nacionalidad, y la ausencia de adopción de la mayoría de los tratados por los que se establecían condiciones mínimas de vida y trabajo en el mar. Aunque originalmente se intentó adoptar el Convenio 147 sobre la marina mercante (normas mínimas) como un convenio dirigido principalmente hacia los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia, finalmente se decidió eliminar la mención expresa a este fenómeno para facilitar la adopción del tratado. En la actualidad, la mayor parte de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo, que incluye la mayor parte de los estándares adoptados hasta entonces por la OIT, aunque es necesario que sus disposiciones se apliquen efectivamente y a pesar de ello persisten algunas lagunas, como las relacionadas con las agencias de colocación. Esta situación contrasta con la existente en el sector pesquero, ya que son muy pocos los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia que han ratificado los tratados que regulan las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

VIII

Los Estados cuyo pabellón se considera de conveniencia continúan ofreciendo ventajas tributarias a los propietarios de buques que deciden inscribir sus buques en estos registros. Aunque el impuesto en función del tonelaje del buque está cada vez más extendido entre los Estados marítimos tradicionales, los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia complementan este sistema con exenciones sobre los beneficios obtenidos de la explotación de los buques y con un trato privilegiado de las sociedades establecidas en su territorio, por lo que la carga impositiva a la que tienen que hacer frente los propietarios de los buques es inferior. El Derecho internacional público no ha impuesto límites a la configuración de los tributos en los Estados, y las numerosas iniciativas creadas en las últimas décadas para evitar la BEPS y compartir información tributaria para evitar la doble imposición, el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo no permiten abordar las ventajas fiscales de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia en relación con las actividades marítimas. Además, muchos de estos Estados se han eliminado de las listas correspondientes y muchas de ellas solo tienen efectos reputacionales, por lo que no permiten actuar en relación con la utilización del pabellón de los Estados incluidos en esas listas. Sin embargo, los avances

en transparencia tributaria repercuten sobre la vinculación de los pabellones de conveniencia con las actividades ilícitas.

IX

A pesar de que, en las últimas décadas, muchos de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia se han convertido en Estados parte en la mayoría de los tratados por los que se establecen estándares para la navegación marítima, muchos de ellos siguen sin tener capacidad suficiente para controlar e imponer el cumplimiento de las disposiciones de todos los tratados en los que son Estados parte. En el caso de los tratados adoptados por la OMI, el número de ratificaciones de tratados por algunos Estados evidencia que, al menos en ciertos casos, esos Estados no tienen en cuenta su capacidad en la toma de decisión sobre la ratificación de tratados. En otros casos, los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia han tardado décadas en convertirse en Estados parte en los tratados adoptados por la OMI. Los organismos especializados de las Naciones Unidas no tienen capacidad ejecutiva, aunque en todos ellos se han creado mecanismos para promover la aplicación de los instrumentos adoptados por sus Estados miembros. Asimismo, los estudios sobre la aplicación de estos tratados demuestran que existe un conjunto de Estados que han ratificado menos tratados que los Estados marítimos tradicionales o que presentan un grado de incumplimiento de sus disposiciones mayor. Por tanto, al margen de la concurrencia de la jurisdicción de Estados distintos del Estado de pabellón del buque, resulta necesario que se sigan desarrollando iniciativas tendentes a la creación o al refuerzo de la capacidad de los Estados de pabellón para que estos puedan cumplir adecuadamente sus obligaciones.

X

La utilización de pabellones de conveniencia permite prolongar la vida útil de los buques incluso en condiciones que no serían aceptables en algunos Estados marítimos tradicionales. Además, algunos pabellones de conveniencia se utilizan especialmente en los años, meses o semanas previas al desguazado del buque. Aunque se han adoptado diversos tratados sobre esta materia y la Unión Europea ha restringido los métodos y las condiciones que se pueden utilizar para desguazar los buques de los Estados miembros e incluso ha publicado una lista de instalaciones autorizadas para realizar estas actividades, las limitaciones de capacidad de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia y la facilidad para cambiar de pabellón dificultan su correcta aplicación.

XI

En los casos de contaminación marítima, las limitaciones a la responsabilidad de los propietarios de los buques y las dificultades que plantean los pabellones de conveniencia para el cobro de las indemnizaciones han motivado la creación de mecanismos de compensación colectiva y el desarrollo de teorías sobre la responsabilidad de otros actores relacionados con las actividades marítimas, como las sociedades de clasificación. Sin embargo, no han conseguido resolver el problema principal, ya que no se exige la responsabilidad de los verdaderos propietarios o

explotadores del buque, que en muchos casos permanecen impunes, en contra del principio de “quien contamina paga”. Sin embargo, en caso de accidente, muchos Estados de pabellón cumplen con las obligaciones que imponen los tratados internacionales, especialmente en relación con la investigación de las causas de los accidentes, que no son excesivamente onerosas. Algunos Estados marítimos tradicionales han comenzado a denunciar los tratados por los que se establecen limitaciones a la responsabilidad de los navieros, pero los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia no han apoyado esta tendencia.

XII

Los pabellones de conveniencia facilitan la realización de actividades ilícitas en el mar por sus propias características. En función de las actividades ilícitas estudiadas, el riesgo que suponen los pabellones de conveniencia tiene mayor o menor fundamento en la experiencia, pero resulta evidente que, en el estado actual del Derecho internacional público, la opacidad que permite el sistema de pabellones de conveniencia incrementa el riesgo de la utilización de buques para este tipo de actividades. Al igual que en el resto de ámbitos estudiados, las previsiones de la CNUDM sobre esta cuestión son escasas y han tenido que ser complementadas con múltiples tratados internacionales de carácter tanto multilateral como bilateral. Los primeros tienden a ser de carácter más general, con disposiciones poco específicas sobre las actividades marítimas y sin mención alguna a la utilización de pabellones de conveniencia, mientras que los tratados bilaterales y, excepcionalmente, algunos tratados multilaterales de carácter regional o especial (como el RISC) están dirigidos hacia las especialidades que supone el fenómeno de los pabellones de conveniencia. Todos ellos contienen diversas matizaciones del principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón, aunque no se puede considerar que haya sido desplazado como principio fundamental del Derecho del Mar aplicable en la ZEE y en alta mar. Sin embargo, muchos de estos tratados están infrautilizados debido a la dificultad del control de las actividades marítimas y las investigaciones de la delincuencia organizada transnacional. Con carácter específico, se puede constatar que la utilización de pabellones de conveniencia dificulta el correcto cumplimiento de las sanciones internacionales, como se ha demostrado, particularmente, en el caso de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad en diversas situaciones que suponen un riesgo para la paz y la seguridad internacionales.

XIII

La expulsión de buques de un registro no es efectiva como sanción de las actividades ilícitas, ya que no impide que los buques y sus propietarios o explotadores continúen sus actividades mediante un simple cambio de pabellón. Por tanto, resulta crucial que los Estados de pabellón prevengan las actividades ilícitas e impongan sanciones efectivas para la represión de las mismas antes de eliminar a los buques infractores de su registro. Solo estableciendo mecanismos adecuados de control y sanción de estas actividades se podrán evitar algunas de las consecuencias que ha tenido la práctica de privatización de los registros de buques sobre la reputación de la

administración de algunos Estados, ya que, en algunos casos, no ha sido suficiente con que los Estados de pabellón hayan cerrado temporalmente su registro de buques o cambiado de sociedad explotadora de su registro de buques para evitar que se utilizara su pabellón para la realización de actividades ilícitas en el mar (aunque, en este caso, se trataría de matriculaciones fraudulentas y no estrictamente de la utilización de pabellones de conveniencia, a pesar de los vínculos entre los dos fenómenos). Todo ello pone de manifiesto la escasa capacidad de control de los buques y de sus registros por parte de algunos Estados de pabellón. Asimismo, es necesario eliminar los obstáculos jurídicos a la sanción de las actividades ilícitas cometidas por los nacionales de un Estado por medio o a bordo de un buque que enarbola un pabellón de conveniencia.

XIV

En relación con las actividades ilícitas en el mar, destaca de forma singular la práctica bilateral de los Estados Unidos de América de concluir tratados para asegurar el control de los buques que enarbolan los principales pabellones de conveniencia, que se concreta en diferentes series de tratados que facilitan la intervención a través de agentes a bordo de los buques estadounidenses (*shipriders*) y de un régimen de autorizaciones tácitas. La más antigua de ellas es la relacionada con el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, seguida por el conjunto de tratados de aplicación de la ISP. El último desarrollo de esta práctica es una última serie de tratados omnicomprendivos de cualquier tipo de actividad ilícita en el mar, como el tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas, el tráfico ilícito de migrantes, la proliferación de armas de destrucción masiva y la pesca INDNR, aunque, en este caso, no se han concluido exclusiva o principalmente con Estados considerados como pabellones de conveniencia. Estos tratados están motivados por consideraciones geopolíticas, que, aunque pueden erosionar la soberanía de los Estados parte, tienen una utilidad potencial innegable para la contención de las actividades ilícitas en el mar. En el ámbito regional, destacan las facultades de intervención de los miembros de la CARICOM y de los Estados parte en el Acuerdo de San José.

XV

El fenómeno de los pabellones de conveniencia ha tenido un gran impacto en la configuración de las sanciones del Consejo de Seguridad. Ha forzado al Consejo de Seguridad a desarrollar la dimensión marítima de sus sanciones, que, con anterioridad al siglo XXI, tenía un carácter mucho más excepcional. Actualmente, se pueden reconocer diversas medidas que el Consejo de Seguridad tiende a imponer en estos casos, particularmente en relación con los embargos de armas, aunque la práctica no es enteramente uniforme. En los casos más graves, el Consejo de Seguridad ha llegado a exigir auditorías a un registro de buques y a establecer una prohibición de abanderamiento. Estas medidas no tienen precedentes en su práctica de sanciones marítimas y es poco probable que se conviertan en una medida habitual, pero reflejan el vínculo entre los pabellones de conveniencia y las actividades ilícitas, que ha impulsado un mecanismo pionero de cooperación entre varios Estados que ofrecen pabellones de

conveniencia para resolver esta cuestión. Asimismo, el Consejo de Seguridad en los últimos años se ha visto obligado a matizar el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón en relación con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos.

XVI

El tratamiento de los pabellones de conveniencia como elemento facilitador de la pesca INDNR y, por tanto, como un factor de riesgo para la sostenibilidad de los recursos marinos vivos, se inició cuando el estudio de los pabellones de conveniencia en la marina mercante se encontraba muy desarrollado, pero, al igual que en este sector, los esfuerzos para evitar los cambios de pabellón y, particularmente, la utilización de pabellones de conveniencia en el ámbito de la pesca no han dado los resultados esperados. Los intentos de restringir la libertad de los Estados para establecer los requisitos para otorgar su nacionalidad a los buques no han prosperado y tuvieron que eliminarse de los instrumentos vinculantes y sustituirse por una regulación específica de las licencias o autorizaciones de pesca para no comprometer su adopción. La regla de *pacta tertiis* y la ausencia de carácter consuetudinario de algunas facultades de los Estados distintos de los Estados de pabellón previstas en los tratados aplicables dificultan la correcta aplicación de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las OROP y permiten una libertad de pesca prácticamente total en las zonas no reglamentadas.

Sin embargo, existen dos factores que diferencian la regulación de las actividades pesqueras de la regulación de la marina mercante: por un lado, la existencia de una gran cantidad de textos de *soft law* destinados a su incorporación por los Estados de pabellón a su ordenamiento jurídico, que poco a poco pueden ir elevando los estándares de exigencia en las actividades pesqueras en los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia, siempre y cuando desarrollen su capacidad para controlar e imponer el cumplimiento del Derecho aplicable, y, por otro lado, el hecho de que los mecanismos de control por parte del Estado rector del puerto se encuentren en un estado más incipiente, aunque esta situación puede cambiar con el paso de los años y derivar en mecanismos coordinados similares a los MOU, aunque, por el momento, los compromisos de inspección son relativamente modestos. Asimismo, el desarrollo del registro mundial agilizará el acceso a la información de los distintos registros de buques y, previsiblemente, facilitará la identificación de los buques infractores y de su Estado de pabellón, por lo que permitirá que las posibles decisiones y sanciones se adopten con un mejor fundamento fáctico.

Por lo que respecta a las OROP, debido a las limitaciones del Derecho del Mar en relación con los Estados que no son parte en los tratados y la ausencia de una costumbre relacionada con la protección de la sostenibilidad de los recursos pesqueros, es necesario que se fomente la participación de los Estados que ofrecen pabellones de conveniencia en las mismas. De forma complementaria, es necesario que los Estados miembros de las OROP apliquen medidas efectivas para evitar que sus nacionales

utilicen pabellones y puertos de conveniencia para evitar el cumplimiento de los tratados de los que esos Estados sean parte, y mejorar los mecanismos de seguimiento de las actividades pesqueras para facilitar la prueba de los casos de pesca INDNR.

XVII

La regulación fragmentaria de las consecuencias negativas de la navegación bajo pabellón de conveniencia analizada en la segunda parte se adoptó como reacción frente a ellas y, aunque en determinados ámbitos contiene disposiciones eficaces que suponen verdaderas excepciones al principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón del buque, no se puede considerar que este haya sido desplazado por una regulación más protectora de los intereses de los demás Estados en cuanto a los criterios de atribución de jurisdicción sobre los buques. El mantenimiento de la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón como principio fundamental de Derecho del mar en la mayor parte de los Estados marítimos supone una mayor protección de la soberanía estatal y de sus distintos reflejos en la regulación del estatuto jurídico del buque (libertad de navegación, libertad de establecimiento de los requisitos para conceder su nacionalidad y su pabellón a los buques, etc.), pero también plantea diversas limitaciones. Entre ellas, destacan la necesidad de que los Estados de pabellón adopten los instrumentos en los que se contienen las disposiciones pertinentes, de conformidad con la regla de *pacta tertiis* y con la ausencia de carácter consuetudinario de tales preceptos, que normalmente se extiende durante décadas, y la necesidad (y la dificultad) de garantizar su correcta aplicación por Estados que no siempre tienen la voluntad o la capacidad para hacerlo. Esto mantiene la dependencia de los Estados de pabellón en la mayor parte de los casos, tanto en relación con las actividades lícitas como con determinadas actividades ilícitas, a pesar del desarrollo de las jurisdicciones de los Estados rectores del puerto y de los Estados ribereños (que también se podría considerar como un efecto colateral de las consecuencias de la navegación bajo pabellones de conveniencia) y a pesar de la voluntad de los Estados de pabellón de conceder su autorización para la actuación de otros Estados sobre sus buques, por lo que resulta crucial el desarrollo de la capacidad de los Estados de pabellón y, especialmente, de aquellos cuyo pabellón se considera de conveniencia, así como el refuerzo de los mecanismos de cooperación entre los Estados con intereses sobre el buque.

Como se puede observar, el fenómeno de los pabellones de conveniencia se encuentra detrás de muchos de los avances jurídicos que se han producido en el Derecho del Mar en las últimas décadas, aunque nunca se haya conseguido incluir una mención expresa al mismo en ningún tratado y se haya elegido una aproximación más amplia para el establecimiento de estándares en las actividades marítimas. De la misma forma, este fenómeno abarca prácticamente la totalidad de los ámbitos regulados en Derecho del Mar, aunque esté presente de forma desigual en algunos de ellos. Sin embargo, todavía existen cuestiones que se deben desarrollar. Aunque progresivamente se ha identificado la necesidad de una mayor transparencia y control de la identidad de los verdaderos propietarios de los buques como algo fundamental para abordar adecuadamente las consecuencias negativas de la utilización de pabellones de

conveniencia, son pocos los avances que se han conseguido en esta cuestión, que continúa siendo una laguna. Por tanto, la respuesta del Derecho internacional público frente a los pabellones de conveniencia todavía debe evolucionar para hacer frente a los riesgos específicos que supone la navegación bajo este tipo de pabellones.

Todas las afirmaciones anteriores nos permiten sostener la tesis de que el fenómeno de los pabellones de conveniencia no ha obtenido una respuesta específica en Derecho internacional público, ya que no se ha logrado adoptar ningún instrumento específico para prohibirlo ni para regularlo explícitamente. De esta manera, tal respuesta ha debido encontrarse en las disposiciones generales relativas a la nacionalidad, al pabellón y al registro de buques en las distintas codificaciones de Derecho del Mar, que, como se ha abordado en la primera parte, no prohíbe la utilización ni la proliferación de pabellones de conveniencia y resulta insatisfactoria para un control eficaz de los problemas que plantean, esencialmente, debido a la interpretación acogida de las disposiciones del Convenio de Ginebra sobre Alta Mar y la CNUDM en la jurisprudencia de los principales tribunales internacionales, que zanja (al menos, provisionalmente) el debate sobre la relación auténtica de una forma contraria a los estudios doctrinales sobre la cuestión, produciendo una desnaturalización de esta figura. Las múltiples oportunidades que los Estados han dejado pasar para pronunciarse en contra los pabellones de conveniencia y la decisión de centrar la regulación en los buques deficientes o incumplidores indican que no existe una voluntad firme de acabar con este fenómeno, sino solo con algunas de sus consecuencias.

CONCLUSIONS

I

Flags of convenience are a deeply rooted economic phenomenon regarding which multiple regulatory attempts have been carried out by international bodies and States. Nevertheless, they do not receive any formal or specific legal treatment under Public International Law, but rather are subject to the same legal regime as any other manner of flagging. In spite of the fact that those States that offer flags of convenience have been clearly identified and possess a set of well-defined characteristics, vessels flying flags of convenience are not subject to any legal provision not applicable to ships flying the flags of any other State. Although many of the States offering flags of convenience have endeavoured to adopt international standards, particularly with regards to those regulatory fields for which the use of flags of convenience has posed a risk, a significant number of said States do not have either the capacity or the determination to control and enforce these standards. Upon inspection of the MOUs, the data collected seem to indicate that, especially in certain regions, many ships flying those flags show significantly higher non-compliance rates than ships flying the flags of traditional maritime States. However, there are also vessels flying flags of convenience that comply with the provisions set out in the relevant treaties. This suggests that, in part, the problem resides within the ample leeway or margin of discretion that States offering flags of convenience grant the beneficial owners of the ships with regards to ship maintenance and the organisation of their activities.

II

The main problematic feature of flags of convenience can be found in their opacity regarding the true identity of ships' beneficial owners or operators as this limits their legal liability in the event of non-compliance. The ease with which corporations can be created, the interposition of agents and intermediaries, as well as other mechanisms used for the purposes of hiding those who have an actual stake in the vessel all hinder the ability of States with jurisdiction on any aspect related to both legal and illegal activities in which the ship might be involved to take action. This lack of transparency provides those ship owners who decide to use flags of convenience with impunity. Although this situation was identified decades ago, almost no improvement in the regulation of this cross-cutting issue has been carried out since there is no binding instrument imposing specific obligations in this area. Nevertheless, both the RISC and FAO's global record represent important initiatives, in their respective scopes of application (the implementation of international sanctions and the fight against IUU fishing), in the effort to mitigate the damaging effects arising from this lack of transparency.

III

The absence of any specific regulation of flags of convenience and the lack of a definition of and legal consequences resulting from the genuine link are due to a

deliberate decision taken by States and international organisations. From a historical perspective, all attempts at prohibiting and phasing out flags of convenience have never been successful, both with regards to law-making efforts (as proven by the status of the UNCCRS and the fundamental change that had to be introduced into the FAO Compliance Agreement in order to facilitate its adoption) and case law handed down by international courts (as shown by the formal interpretation of the genuine link as a consequence of the act of registration held in the *ICMO* case, in the *Saiga (No. 2)* case and in subsequent cases decided by the ITLOS). Furthermore, the change in policy by which it became preferable to regulate the negative consequences associated with sailing under flags of convenience suggests that States are not overly determined to modify the shipping registry system at a global level. In this regard, all the relevant legal instruments, with very few exceptions, confirm the freedom of States to establish the conditions for granting its nationality to ships. Thus, in light of the present circumstances, the use and existence of flags of convenience cannot be considered to be incompatible with the UNCLOS provisions on the nationality of ships, since, according to their interpretation, they do not impose a specific shipping registry scheme upon States that are parties to the treaty. Formally considered as open registries, while these are not intrinsically negative for maritime transport, some of their characteristics and uses, such as the problems they create for both developed and developing States, the risk they pose for the environment, the defence of human rights, the facilitation of illegal activities at sea, etc., do indeed give rise to negative consequences.

IV

The genuine link has been construed as a consequence of the registration of ships. This prevents third-party States from challenging the granting of nationality by the flag State in accordance with its own legal code, which can only be disputed before international courts. This interpretation can be regarded as being extremely protective of shipowners' interests, since, due to the prevalence of the principle of exclusive jurisdiction of the vessel's flag State as a fundamental principle of the Law of the Sea, shipowners who avail themselves of flags of convenience are provided with more protection than what their vessels would receive if they were ships without a nationality. The scant practical application of other provisions and legal institutions, such as the principle of good faith, State responsibility arising from acts committed by private persons or the doctrine of piercing the corporate veil, reinforce this conclusion. Therefore, the persistence of this interpretation contributes to maintaining unfair situations and illegal activities at sea.

This interpretation of the genuine link has hindered its practical application. Furthermore, the need to act in certain situations arising from the *pacta tertiis* rule or from the inability or lack of will of the States that offer flags of convenience to act effectively as flag States has created the necessity to further develop the jurisdiction of other States concerned with maritime activities in numerous multilateral and bilateral international treaties. In spite of the fact that many of these treaties revolve around the exclusive jurisdiction of the flag State, the development of the jurisdictions of Port

States to properly protect their interests on maritime activities exceeds the UNCLOS provisions.

V

The elements contained within the obligation of flag States to exercise effective control and jurisdiction over ships flying their flag has not, to this day, been clearly developed. Its configuration as an obligation of means, intrinsically linked to maintaining due diligence, impedes the direct attribution to flag States of the responsibility arising from the damage caused by vessels flying their flag. Therefore, it will not necessarily facilitate the resolution of any conflicts that may arise related to ships flying flags of convenience.

VI

The reaction of International Law to this phenomenon has not, therefore, been systematic or specialised, but rather fragmentary. Furthermore, it is purely conventional, since no customary law against the use of flags of convenience can be identified. In fact, the limits to flagging share this very foundation. Although various international organisations have studied the characteristics of the flags of convenience phenomenon in depth, no specific treaty has been adopted to prohibit or even regulate it due to the fact that such a treaty would have little prospect of success. For this reason, in addition to limiting the exclusive jurisdiction of flag States in cases not encompassed in the exceptions provided for in the UNCLOS, attempts have been made to develop standards or minimum conditions that must be met in maritime activities, with ever increasing complexity and levels of detail. Furthermore, certain traditional maritime States have tried to prevent tonnage loss through the creation of second registries which have incorporated the characteristics attributed to flags of convenience into their own legal framework, thus contributing to the consolidation of some of them. However, given that the tonnage flagged under flags of convenience has continued to increase, these strategies cannot be said to have succeeded in discouraging shipowners from using these types of registries. The negative consequences of the use of flags of convenience are regulated in a plethora of treaties. Therefore, for each case, it is necessary to confirm which treaties are applicable to each State as most exceptions to the exclusive jurisdiction of a vessel's flag State are not customary law.

VII

The use of flags of convenience favours the persistence of substandard living and working conditions in maritime activities. Historically, it must, therefore, be concluded that, in many cases, one of the major advantages of flags of convenience was the possibility of hiring foreign crews with the goal of reducing the manning costs of operating the vessel. Virtually all of them met two requirements: total or nearly total freedom to hire crews, with flexible requisites regarding the number and nationality, and the lack of adoption of the majority of treaties by which minimum living and working standards at sea were established. Although, originally, the Convention 147 on

Merchant Shipping (Minimum Standards) was intended to be adopted as a convention directed towards ships flying flags of convenience, the decision was, ultimately, made to eliminate the direct references to this phenomenon in order to facilitate its adoption. At present, most States offering flags of convenience have ratified the Maritime Labour Convention, which includes the majority of the standards adopted so far by the ILO, although it is still necessary to apply its provisions effectively and certain lacunae persist, such as those related to manning agencies. This situation contrasts with that found in the fisheries sector, as there continue to be very few States offering flags of convenience that have ratified the treaties on living and work conditions on board fishing vessels.

VIII

States offering flags of convenience continue to provide shipowners who decide to register their ships in these countries with tax advantages. Despite the fact that tonnage tax has become increasingly common among traditional maritime States, those States that offer flags of convenience offset this scheme with exemptions on revenues from shipping operations and a favourable treatment of corporations based in their territory, thus decreasing the total tax burden that shipowners must bear. Public International Law has not set limits on national tax systems and the numerous initiatives created in the last decades to avoid BEPS and share tax information with the aim of preventing double taxation, money laundering and the financing of terrorism do not make it possible to address the tax advantages provided by States offering flags of convenience with regard to legal maritime activities. Moreover, many of these States have been deleted from the relevant lists related to these matters and many have only reputational effects, making it impossible to act with regard to the use of the flags of the States included on these lists. Nevertheless, any progress made in tax transparency has an effect on the connections between flags of convenience and illegal activities.

IX

Despite the fact that, in recent decades, numerous States that offer flags of convenience have become parties to the majority of the treaties by which seafaring standards have been established, many continue to lack the sufficient ability to control and ensure compliance with the provisions set forth in all the treaties to which they are a party. In the case of the treaties adopted by the IMO, the number of States that have ratified said treaties is proof of the fact that, at least in certain instances, these States do not take their ability to enforce the corresponding provisions into account when deciding whether or not to ratify a specific treaty. In other cases, it took decades for certain States offering flags of convenience to become parties to the treaties adopted by the IMO. The specialised bodies belonging to the United Nations do not have executive powers, although they have created mechanisms by which the application of instruments adopted by its member States are encouraged. Furthermore, several studies carried out on the implementation of said treaties have shown that there is a group of States which have ratified fewer treaties than traditional maritime States or that exhibit

lower levels of compliance with their provisions. Therefore, beyond the concurrent jurisdiction of States other than a vessel's flag State, the need still exists to continue developing initiatives aimed at creating or strengthening the ability of flag States to properly comply with their obligations.

X

The use of flags of convenience allows for the prolongation of a vessel's lifespan, even under conditions that would not be acceptable in some of the traditional maritime States. Moreover, certain flags of convenience are frequently used in the years, months or even weeks prior to a ship being dismantled. Although various treaties have been adopted regarding this issue and the European Union has placed restrictions on the methods used to and the circumstances under which a Member State may dismantle its vessels, even going so far as to publish a list of facilities expressly authorised for this purpose, the limited ability of the States offering flags of convenience and the ease with which a shipowner can change the flag under which their ships operate hinder the proper application of these measures.

XI

In the case of marine pollution, the limits on shipowners' liability and the difficulties inherent to the use of flags of convenience with regards to receiving compensation have given rise to the creation of collective compensation mechanisms and the development of theories on the liability of other actors related with maritime activities, such as classification societies. Nevertheless, none of the aforementioned measures have been able to resolve the main issue as they do not demand that the true shipowners or operators be held liable. In many cases, said individuals or companies go unpunished, contrary to the "polluter pays" principle. However, in the event of an accident, many flag States comply with the obligations imposed by international treaties. This is especially true with regards to investigating the causes of an accident, which is not a particularly expensive activity. Certain traditional maritime States have begun denouncing those treaties that establish limits on shipowners' liability, although States offering flags of convenience have not supported this trend.

XII

Due to their very nature, flags of convenience facilitate illicit activities at sea. Depending on the illegal activities studied, the risk posed by flags of convenience is based, to a greater or lesser degree, on experience. However, it is clear that, given the current state of Public International Law, the opacity inherent to the flag of convenience system increases the risk that ships will be used for these types of activities. As with the other areas studied, the provisions set forth in the UNCLOS are scant and have had to be supplemented with numerous multilateral and bilateral international treaties. The former tend to be more general in nature, with rather unspecific provisions regarding maritime activities and which contain no mention of the use of flags of convenience, while the bilateral treaties, and, exceptionally, certain regional or special multilateral

agreements (such as the RISC), are aimed at the specific issues which have arisen from the flags of convenience phenomenon. All of these contain numerous qualifications of the principle of the exclusive jurisdiction of the flag State, although it cannot be considered to have been displaced as a fundamental principle of the Law of the Sea applicable in an EEZ and on the high seas. Nevertheless, many of these treaties are underused due to the difficulties found in monitoring and controlling maritime activities and in investigations into transnational organised crime. Specifically, the use of flags of convenience has been shown to make it difficult to ensure proper compliance with international sanctions, as has been proven in the case of sanctions levied by the Security Council with regards to a variety of situations that involve a risk to international peace and security.

XIII

The elimination of a vessel from a specific registry does not effectively function as a punishment for criminal activities since it does not prevent shipowners or operators from continuing their activities by means of simply changing the flag under which they sail. Therefore, it is essential for flag States to prevent illicit activities and levy effective sanctions in order to suppress said activities before removing the offending ships from their registries. Only by establishing appropriate monitoring, control and sanctioning mechanisms can the repercussions the privatisation of ship registries have had on the reputations of certain States' administrations be remedied, since, in specific cases, the flag States merely closing their ship registries temporarily or changing the company responsible for the operation of their ship registries has not been sufficient to prevent the use of their flags for criminal activities at sea. Although, in this instance, the issue at hand would be fraudulent registrations and not specifically the use of flags of convenience, despite the connections between both phenomena. All of that exposes the lack of capacity of some flag States to control their ships and registries. Furthermore, legal obstacles to the punishment of illicit activities perpetrated by a national of a specific State by means of or on board a vessel flying a flag of convenience must be eliminated.

XIV

With regards to criminal activity at sea, the United States of America's unique practice of entering into bilateral treaties to ensure the proper monitoring and controlling of ships flying the major flags of convenience must be noted. This practice is developed by various groups of treaties which facilitate intervention by means of agents placed on board US ships (*shipriders*) and a system of tacit authorisations. The oldest of said treaties deals with the trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, followed by the set treaties implementing the PSI. The latest development in this practice is the most recent series of all-encompassing treaties on all types of illegal activities at sea, such as the trafficking of drugs and psychotropic substances, the smuggling of migrants, the proliferation of weapons of mass destruction and IUU fishing. However, in this case, these treaties have not been entered into exclusively or

principally with States known to offer flags of convenience. While these treaties have been prompted by geopolitical considerations, their potential usefulness for preventing criminal activities at sea from occurring is undeniable. At the regional level, special mention must be made of the powers of intervention belonging to CARICOM members and those States that are party to the Agreement of San Jose.

XV

The flags of convenience phenomenon has had a significant impact on the structure of the Security Council's sanctions, which has been forced to develop the maritime aspects of said sanctions. Prior to the 21st Century, these were more exceptional in nature. Currently, the Security Council tends to implement a series of various measures in these cases, particularly related to arms embargoes, although the practical application of said measures is not entirely consistent. In the most serious cases, the Security Council has gone so far as to require the auditing of ship registries and impose a ban on registering vessels. These measures are unprecedented as regards its use of maritime sanctions and it is highly unlikely that they will become standard practice. However, they do indeed shine a light on the connection between flags of convenience and illicit activities, which has prompted a pioneering cooperative partnership among several States that offer flags of convenience with the goal of resolving this issue. Furthermore, the Security Council, in recent years, has been obliged to qualify the principle of exclusive jurisdiction of flag States with regards to the smuggling of migrants and human trafficking.

XVI

The treatment of flags of convenience as a driving element of IUU fishing and, therefore, as a risk factor to the sustainability of living marine resources began when the study of flags of convenience in merchant shipping was rather developed. However, as seen in this sector, the efforts made to prevent the changing of flags and, more specifically, the use of flags of convenience by fishing vessels have not brought about the expected results. Attempts at restricting the freedom of States to establish the requirements needed to grant nationality to ships have not been successful. These provisions have had to be removed from all binding instruments and substituted by specific regulations concerning fishing licences and authorisations so as not to jeopardise their adoption. The *pacta tertiis* rule and the lack of the customary nature of certain powers attributed to States other than the flag States established in applicable treaties hinders the proper implementation of the conservation and management measures adopted by the RFMOs, allowing practically complete freedom to fish in unregulated areas.

Nevertheless, there are two factors which set the regulation of fishing activities apart from shipping. On the one hand, there are a large number of soft law texts that are intended to be incorporated by flag States into their legal systems which will gradually increase the standards of the fishing requirements in States offering flags of convenience, provided said States further develop their ability to control and enforce

compliance with the applicable law. On the other hand, another distinguishing factor is if the Port State Control mechanisms are found in the early stages of their development, although this situation may change over time and lead to coordination mechanisms similar to the MOUs. That being said, the commitments to carrying out inspections are, for the moment, relatively modest. Furthermore, the development of a global registry will expedite access to the information contained in the various ship registries and, potentially, facilitate the identification of offending vessels and their flag States, thus allowing for any possible decisions and sanctions to be made on a sounder factual basis.

Concerning the RFMOs, due to the limitations imposed by the Law of the Sea with regards to States that are not party to the treaty and the absence of a custom related to protecting the sustainability of fishing resources, the participation of States offering flags of convenience in RFMOs must be encouraged. Additionally, RFMO Member States must implement effective measures to prevent their nationals from using flags and ports of convenience to avoid complying with the treaties to which these States are parties. Furthermore, the monitoring and control mechanisms for fishing activities must be improved in order to be able to more easily provide proof of IUU fishing when it occurs.

XVII

The fragmentary regulation of the negative consequences of sailing under flags of convenience analysed in the second section was adopted as a reaction to addressing these issues, and, although in certain areas it contains effective provisions which constitute a true exception to the principle of the exclusive jurisdiction of the vessel's flag State, it cannot be deemed to have been displaced by a regulation that is more protective of the interests of the other States with regards to the criteria used to confer jurisdiction over ships. The fact that the exclusive jurisdiction of the flag State has been maintained as one of the fundamental principles of the Law of the Sea in most maritime States not only implies a greater degree of protection of State sovereignty and its numerous representations in the regulation of the legal status of the vessel (freedom of navigation, the freedom to establish the requirements needed to grant nationality and their flag to the ships, etc.), but also poses various limitations. Some of the more noteworthy limitations are the need for flag States to adopt instruments that contain the relevant provisions, in accordance with the *pacta tertiis* rule and the lack of the customary nature of such provisions, which normally remain in force for decades, and the need to ensure, with its inherent difficulties, their proper application by States that are not always willing or able to do so. This maintains the dependence on flag States in most cases, both in relation to legal activities as well as certain illicit activities, despite the development of the jurisdiction of port and coastal States, which could also be considered to be a collateral effect of the consequences of sailing under flags of convenience, and in spite of the willingness of flag States to grant authorisation for other States to act upon their vessels. For this reason, it is, therefore, essential to develop the capabilities of flag States and, more specifically, of those whose flags are

considered to be flags of convenience, in addition to strengthening the cooperation mechanisms established between States with an interest in the vessel.

As can be seen, the flags of convenience phenomenon is one of the driving forces behind many of the legal advances made in the Law of the Sea in recent years, even though no express mention has ever been included in any related treaty and a broader approach to establishing standards for maritime activities has been favoured. Similarly, this phenomenon encompasses practically all the areas regulated by the Law of the Sea, although found unequally in all of them. Nevertheless, there are still certain issues that must be developed further. Although the need for increased transparency and control of the true shipowners has been progressively identified as being a crucial element needed in order to be able to properly address the negative consequences of the use of flags of convenience, few advances have been made with regards to this issue and lacunae continue to exist. Therefore, the response of Public International Law to flags of convenience must continue to evolve in order to be able to address the specific risks inherent to sailing under this type of flag.

All of the aforementioned statements support the thesis that the flag of convenience phenomenon has not been specifically addressed in Public International Law, since no specific instrument has been adopted by which this issue has been explicitly prohibited or regulated. Due to this, said response must be found in general provisions concerning the nationality, flag and registration of vessels in the various codifications of the Law of the Sea, which, as has been addressed in the first section, do not prohibit the use or proliferation of flags of convenience and are not sufficient to provide an effective control of the issues arising from this practice. This is due, essentially, to the interpretation given to the provisions of the Geneva Convention on the High Seas and the UNCLOS in case law issued by the main international courts, which has, at least provisionally, settled the debate regarding the genuine link in such a way that contradicts academic studies on the issue, leading to a distortion of this figure. The failure of States to take advantage of the numerous opportunities they have been given to denounce flags of convenience and the decision to focus regulations on substandard and non-compliant vessels indicate a clear lack of determination to end this phenomenon, as they have only focused on rectifying some of its consequences.

BIBLIOGRAFÍA

1.- MANUALES, MONOGRAFÍAS, OBRAS COLECTIVAS Y CAPÍTULOS DE LIBRO

ABAD, M., *La toma de rehenes como manifestación del terrorismo y el Derecho internacional*, Ministerio del Interior, Madrid, 1997

—, “Measures Taken by International Organizations to Combat Illicit Human Trafficking and Transnational Organized Crime”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 47 – 68

—, “El concepto jurídico de terrorismo y los problemas relativos a su ausencia en el ámbito de las Naciones Unidas”, en CONDE, E. (Dir.), e IGLESIAS, S. (Dir. Congr.), *Terrorismo y legalidad internacional*, Dykinson, Madrid, 2012, págs. 105 – 125

ABRAHAMSSON, B. J., *International Ocean Shipping: Current Concepts and Principles*, Westview Press, Boulder, 1980

ALCAIDE, J., “Terrorismo, seguridad colectiva y uso de la fuerza”, en MARTÍNEZ, C. (Dir); ABAD, M.; CASADO, R., y MARTÍNEZ, E. J. (Coords.), *Las amenazas a la seguridad internacional hoy*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, págs. 117 – 150

ALONSO, C., “El estatuto jurídico del buque”, en DE EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, Donostia, 1997, págs. 23 – 51

ALOUPI, N., « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Pedone, Paris, 2018, págs. 223 – 244

ANDERSON, D. H., “European Perspective on Crimes at Sea”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P., *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 171 – 184

ANDREONE, G., « Le principe de précaution en matière de pêche après l'accord sur les stocks chevauchants et sur les espèces hautement migratrices », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 87 – 107

ANGELET, N., « La nationalité des personnes morales en droit international public », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 477 – 488

ANTAPASSIS, A., “Réflexions sur la nationalité des navires en droit international et européen”, en PHILIP, C., *Mélanges en hommage à Panayotis Soldatos - Réalisations et défis de l'Union européenne. Droit-Politique-Économie*, Bruylant, Bruselas, 2012, págs. 191 – 206

ARGÜELLO, G., *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law*, Routledge, London / New York, 2020

ARIAS, A., *Lecciones de Derecho Marítimo*, Imprenta del Estado, Lima, 1876

ARROYO, R., y SUÁREZ-LLANOS, F., *Las patentes de navegación. 1786-2006: Estudio histórico-legislativo sobre las normas reguladoras de las patentes de navegación desde el reinado de Carlos III hasta nuestros días*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2007

ASPDEN, P., et al., *Shipping Law Faces Europe: European Policy, Competition, and Environment: International Colloquium Held on 16, 17 and 18 November*, MAKLU / Bruylant / Juridik & Samhäll, Antwerpen – Apeldoorn / Bruxelles, 1995

- BADENES, M., *La crisis de la libertad de pesca en alta mar*, McGraw-Hill, Madrid, 1997
- BAENA, P. J., *La política comunitaria de los Transportes Marítimos*, Marcial Pons, Valencia, 1995
- BARNES, R. A., “Flag States”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 304 – 324
- BARNES, R., y ROSELLO, M., “Fisheries and maritime security: understanding and enhancing the connection”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 48 – 82
- BARRERE, B., « Rapport sur le projet d’Acte de Navigation », en LALLEMENT, G., *Choix de rapports, opinions et discours prononcés à la Tribune Nationale depuis 1789 jusqu’à ce jour ; recueillis dans un ordre chronologique et historique*, tome XIII, A. Eymery, Paris, 1820, págs. 399 – 415
- BATEMAN, S.; ROTHWELL, D. R., y VANDERZWAAG, D., “Navigational Rights and Freedoms in the New Millennium: Dealing with 20th Century Controversies and 21st Century Challenges”, en ROTHWELL, D. R., y BATEMAN, S., *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 2000, págs. 314 – 335
- BATSALAS, D., “Maritime Interdiction and Human Rights”, en PAPASTAVRIDIS, E. D., y TRAPP, K. N. (Eds.) *La criminalité en mer / Crimes at Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2014, págs. 429 – 456
- BAZ, L., “La problemática del trabajo en la mar, un enfoque global”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 307 – 324
- BECKER-WEINBERG, V., “Human Trafficking & IUUF: Legal and Gender Implications”, en PAPANICOLOPULU, I. (Ed.), *Gender and the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2019, págs. 229 – 259
- BENNETT, E. H., y SMITH, C. (Eds.), *English Reports in Law and Equity: containing reports of cases in the House of Lords, Privy Council, Courts of Equity and Common Law; and in the Admiralty and Ecclesiastical Courts, including also cases in Bankruptcy and Crown cases reserved*, vol. XXIX, Little, Brown and Company, Boston, 1855
- BENNOUNA, M., « De la reconnaissance d’un droit à la nationalité en droit international », SFPI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 119 – 125
- BERGSTRAND, S. J., *Buy the Flag: Developments in the Open Registry Debate*, Polytechnic Central London, London, 1983
- BESLIER, S., “The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Sector of Fisheries”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P., *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 47 – 55
- BEURIER, J. P., « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », en BEER-GABEL, J., et al., *La Mer et son Droit. Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Pédone, Paris, 2003, págs. 87 - 100
- BIRNIE, P., “The Status of Environmental ‘Soft Law’: Trends and Examples with Special Focus on IMO Norms”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, London / Den Haag / Boston, 1997, págs. 31 – 57

- BLANCO-BAZÁN, A., “Protection and Safety in Maritime Transport: Measures by International Maritime Organizations”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 381 – 410
- BOCZEK, B. A., *Flags of Convenience. An International Study*, Harvard University Press, Cambridge, 1962
- BOISSON, P., « États du pavillon / Sociétés de classification », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 39 – 53
- BONFILS, H., *Droit international public (Droit des gens)*, 6^{ème} édition, Librairie Nouvelle de Droit et Jurisprudence, Paris, 1912
- BOU, V. E., “La Convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático”, en VACAS, F.; ZAPATERO, P.; FERNÁNDEZ, C. R., y PRIETO, J. J., *La protección jurídico-internacional del patrimonio cultural: especial referencia a España*, COLEX, A Coruña, 2009, págs. 191 – 228
- BRILLI, C., *Genoese trade and migration in the Spanish Atlantic, 1700 – 1830*, Cambridge University Press, Cambridge, 2016
- BROWN, N., “Jurisdictional Problems Relating to Non-Flag State Boarding of Suspect Ships in International Waters: A Practitioner’s Observations”, en SYMMONS, C. R. (Ed.), *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2011, págs. 69 – 82
- BRUNER, C. M., *Re-Imagining Offshore Finance: Market-Dominant Small Jurisdictions in a Globalizing Financial World*, Oxford University Press, New York, 2016
- BUGA, I., “Between Stability and Change in the Law of the Sea Convention: Subsequent Practice, Treaty Modification, and Regime Interaction”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 46 – 68
- BYERS, M., “Proliferation Security Initiative (PSI)”, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2007, disponible en <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law/epil/9780199231690/law-9780199231690-e1209?prd=EPIL> (fecha de última consulta: 28 de julio de 2020)
- CABEZA, J., “El reto de la ratificación del Convenio OIT n.º 188 sobre el trabajo en la pesca”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 47 – 60
- CADDELL, R.; LELOUDAS, G., y SOYER, B., “Emerging Regulatory Responses to IUU Fishing”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 393 – 420
- CALDERÓN, J. M., “La cooperación internacional en la lucha contra el fraude fiscal”, en GIMÉNEZ-REYNA, E., y RUIZ, S. (Coords.), *El fraude fiscal en España*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, págs. 745 – 857
- CALIGIURI, A., « La lutte contre l’immigration clandestine par mer : problèmes liés à l’exercice de la juridiction par les États côtiers », en CASADO, R. (Dir.), *L’Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europea and the Sea: Fisheries, Navigation and Marine Environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 419 – 439

- CALLEY, D., “Transitional States and the Flag of Convenience Fishing Industry”, en MICHALOWSKI, S. (Ed.), *Corporate Accountability in the Context of Transitional Justice*, Routledge, Abingdon, 2013, págs. 228 – 246
- CAMÓS, I., “La toma de decisiones en el ámbito de la UE en desarrollo del Convenio sobre trabajo marítimo y las condiciones de empleo y de trabajo de la gente del mar”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 61 – 89
- CARBALLO, L., “Insolvencia del armador y protección de los trabajadores”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 173 – 199
- CARBY-HALL, J. R., “The legal impact of Brexit on seafarers’ employment”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 273 – 299
- CARLIER, J. Y., « Les statuts juridiques alternatifs ou complémentaires à la nationalité », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 301 – 310
- CARLIER, M., *El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy*, ANAVE, Madrid, 2002
- CARLISLE, R., *Sovereignty for sale: the origins and evolution of the Panamanian and Liberian flags of convenience*, Naval Institute Press, Annapolis, 1981
- , *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*, Naval Institute Press, Annapolis, 2017
- CARON, D. D., “Ships, Nationality and Status”, en BERNHARDT, R. (Ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, vol. 11, Amsterdam, North Holland, 1989, págs. 400 – 407
- CARRIL, X. M., “Advantages and disadvantages of the parallel flags in an international shipping context”, en ANTAPASSIS, A.; LIA, A., y ROSAEG, E. (Eds.), *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2009, págs. 337 – 346
- , *La pesca pirata: Un estudio jurídico desde la perspectiva del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Atelier, Barcelona, 2019
- CASADEI, T., “Migración y trata de personas: una mirada desde el mar Mediterráneo”, en PÉREZ, E., y OLARTE, S. (Dir.), *Formas contemporáneas de esclavitud y derechos humanos en clave de globalización, género y trata de personas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, págs. 587 – 623
- CASADO, R., “Nuevas tendencias en materia de conservación y recursos y gestión de los recursos marinos vivos”, en SOBRINO, J. M. (Coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 73 – 98
- , « Trafic illicite des personnes et criminalité transnationale organisée », en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 3 – 18
- , *La pesca en alta mar*, Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía, Sevilla, 1997
- , « Navires de pêche : entre politiques de gestion des ressources galieutiques et contrôle de la pêche », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 121 – 137

- , « Le droit de la mer jusqu'à la conférence de Genève de 1960 », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 93 – 123
- , “El Estado rector del puerto: medidas contra la pesca IUU”, en CARDONA, J., *et al.*, *Estudios de Derecho Internacional y Derecho Europeo en Homenaje al Profesor Manuel Pérez González*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, págs. 323 – 344
- , “La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y su pretensión de universalidad y generalidad”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 9 – 20
- , « La dimension internationale de la compétence de l'Union européenne en matière de pêche », en CRAWFORD, J.; KOROMA, A. G.; MAHMOUDI, S., y PELLET, A. (Eds.), *The International Legal Order: Current Needs and Possible Responses – Essays in Honour of Djamchid Momtaz*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 288 – 311
- CATALDI, G., « Problèmes liés aux instruments juridiques du droit de la mer : quelques exemples fournis par la pratique », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 125 – 135
- CHADWICK, K., “Unmanned maritime systems will shape the future of naval operations: is international law ready?”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 132 – 156
- CHEN, C., *Fisheries Subsidies under International Law*, Springer, Heidelberg / Dordrecht / London / New York, 2010
- CHESTERMAN, C., “Rethinking Panama: International Law and the US Invasion of Panama, 1989”, en GOODWIN-GILL, G. S., y TALMON, S., *The Reality of International Law*, Oxford University Press, Oxford, 1999, págs. 57 – 94
- CHOQUET, A., « La répression au service de la prévention judiciaire de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le cas de la pêche de la légine autour des îles subantarctiques françaises », en CUDENNEC, A. (Dir.), *Le droit pénal et la mer*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2006, págs. 179 – 198
- CHURCHILL, R., “International Trade Law Aspects of Measures to Combat IUU and Unsustainable Fishing”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 319 – 349
- CHURCHILL, R. R., y LOWE, A. V., *The Law of the Sea*, 3.^a ed., Manchester University Press, Manchester, 1999
- COGLIATI-BANTZ, V. P., *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, Routledge, New York, 2015
- COLES, R., y WATT, E. (Eds.), *Ship Registration: Law and Practice – Second Edition*, London, 2009
- COLOMBOS, C. J., *The International Law of the Sea*, 4th ed., Longman's, London, 1959

- COMBACAU, J., « Les bateaux et le navire : tentative de détermination d'un concept juridique international », en DECAUX, E. (ed.), *Le navire en droit international*, Pedone, Paris, 1992, págs. 237 – 244
- , « L'opposabilité et la preuve de la nationalité de l'État en droit international », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 93 – 116
- COMBACAU, J., y SUR, S., *Droit international public*, 8.^a ed., Montchrestien, Paris, 2008
- CORRAL, M., *La Conservación de los Recursos Biológicos del Mar en el Derecho Internacional Vigente*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 1993
- DAILLIER, P., y PELLET, A., *Droit international public*, 8.^{ème} ed., LGCJ, Paris, 2009
- DAKOURI, J. C., *Droit des transports maritimes*, L'Harmattan, Paris, 2014
- DE NANTEUIL, A., « Réflexions sur le statut d'apatride en droit international », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 319 – 336
- DEYPERE, S., “Ocean Governance for Sustainable Fisheries”, en NORDQUIST, M. H.; MOORE, J. N., y LONG, R. (Eds.), *Legal Order in the World's Oceans: UN Convention on the Law of the Sea*, Brill, Leiden, 2017, págs. 370 – 378
- DESOMBRE, E. R., *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, MIT Press, Cambridge, 2006
- DESIARDINS, A., *Traité de Droit Commercial Maritime*, Tomo I, A. Durand et Pedone-Lauriel Éditeurs, Paris, 1878
- DETTER, I., *The Law of War*, Oxford University Press, Oxford, 2000
- DÍEZ DE VELASCO, M., *Instituciones de Derecho Internacional Público*, 18.^a ed., Tecnos, Madrid, 2013
- DIOUF, F., *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal*, L'Harmattan Sénégal, Dakar, 2015
- DOGANIS, L., y METAXAS, B. N., *The impact of Flags of Convenience – Transport Studies Group Report 3*, Polytechnic of Central London, London, 1976
- DOMÍNGUEZ, M. P., *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, Dilex, Paracuellos del Jarama, 2005, págs. 33 – 80
- DOZO, I., “El papel de las agencias intermediarias en la determinación de las condiciones laborales y de vida de los trabajadores del mar”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 465 – 494
- DRAPIER, S., « Le retirement des épaves maritimes pour la protection de la mer », en CHAUMETTE, P. (Coord.), *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environmental Conservation / Le droit de l'océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Marcial Pons, Madrid, 2019, págs. 481 – 496
- EKBERG, E., LANGE, E., y MEROK, E., “Building the Networks of Trade: Perspectives on Twentieth-Century Maritime History”, en HARLAFTIS, G., TENOLD, S., y VALDALISO, J. M. (Eds.), *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave MacMillan, Chippenham, 2012, págs. 88 – 105

EL BOUDOUHI, S., “El estatuto de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 731 – 745

ESPALIU, C., « La nature juridique du passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale : régime contenu dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer et régime existant en marge de la Convention », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 379 – 392

FAJARDO, T., « La catastrophe du *Prestige* : quelques leçons pour la Communauté européenne et l'OMI », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 455 – 471

FARIÑA, F., *Derecho Comercial Marítimo*, vol. I, Bosch, Barcelona, 1955

FAUCHILLE, P., *Traité de droit international public*, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1925

FEENSTRA, R., “Hugo De Groot’s Eerste Beschouwingen Over Dominium en Over de Oorsprong van de Private Eingendom: *Mare Liberum* en Zijn Bronnen”, en DE VOS, W.; DEAN, W. H. B., y LEEMAN, I. (Eds.), *Acta Juridica 1976: Essays in Honour of Ben Beinart*, Juta & Company Ltd, Cape Town / Wetton / Johannesburg, 1978, págs. 269 – 282

FERNÁNDEZ, B., “El cumplimiento del Convenio núm. 188 OIT a través de la aplicación de la Directiva (UE) 2017/159, de 19 de diciembre”, en CABEZA, J., y FERNÁNDEZ, B. (Coords.), *Estrategia Blue Growth y Derecho del Mar*, Bomarzo, 2018, págs. 161 – 180

FERNÁNDEZ, C., *Nociones de Derecho Internacional Marítimo*, Imprenta del Tiempo, Habana, 1863

FERNÁNDEZ, C., *Disquisiciones náuticas*, tomo I, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau, Madrid, 1876

FERNÁNDEZ, J. C., “VI. Competencia personal del Estado”, en GONZÁLEZ, J. D., *et al.*, “Jurisprudencia española de Derecho internacional público (1975-1976)”, *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º. 1, 1977-1978, págs. 451 – 527

FERNÁNDEZ, M., “Las agencias de colocación marítima. Breve referencia a la experiencia británica”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 375 – 394

—, “La libre circulación y otras libertades fundamentales de los trabajadores del mar en la jurisprudencia del TJUE”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 95 – 124

FERNÁNDEZ, P. A., “Tráfico ilegal de personas y cooperación marítima internacional”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 363 – 396

—, “Illegal Trafficking of People on the High Seas”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 69 – 84

FLEISCHMANN, M., “Der Maskat Fall”, en SCHÜCKING, W., *Das Werk vom Haag*, parte I, serie II, Duncker & Humblot, Berlín, 1917, págs. 341 - 441

FLORIO, F., *La Nazionalità della Nave e Legge della Bandiera*, Giuffrè, Milano, 1957

FOELIX, M., *Traité de droit international privé*, vol. 1, Joubert, Paris, 1843

FOTINOPOULOU, O., “La incidencia de la evolución normativa sobre seguridad marítima internacional en la protección de los derechos sociales de la gente de mar”, en SOBRINO, J. M. (Coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 627 – 647

—, “The role of manning agencies or the seafarer’s recruitment in the maritime employment market”, en CHAUMETTE, P. (Coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective / Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex, Bilbao, 2016, págs. 239 – 258

GALANI, S., y EVANS, M. D., “The interplay between maritime security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: help or hindrance?”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 1 – 24

GARCIA, M., « Cayucos (pirogues) : navigation et jurisdiction », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 167 – 181

—, *The Contentious and Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015

—, “La sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, y la jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos de pesca IUU cometidos por españoles en alta mar mediante buques de pabellón extranjero. Algunas consideraciones críticas”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 619 – 636

GASKELL, N., “Liability and Compensation Regimes: Pollution of the High Seas”, en BECKMAN, R. C.; MCCREATH, M.; ROACH, J. A., y SUN, Z., *High Seas Governance: Gaps and Challenges*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2019, págs. 229 – 272

GAUTIER, P., “Comments on Flag State’s responsibility, enforcement measures against IUU fishing activities, and the settlement of disputes”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P., *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2010, págs. 81 – 96

GAVOUNELI, M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2007

GEIB, R., y TAMS, C. J., “Non-Flag States as Guardians of the Maritime Order: Creeping Jurisdiction of a Different Kind?”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 19 – 49

GIDEL, G., *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, tome I, Établissements Mellottée, Chateauroux, 1932

—, *Le Droit International Public de la Mer*, vol. I, Topos Verlag, Vaduz, 1981

GILL, T. D., “Legal Basis of the Right of Self-Defence under the UN Charter and under Customary International Law”, en GILL, T. D., y FLECK, D. (Eds.), *The Handbook of the International Law of Military Operations*, 2.^a ed., Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 213 – 224

GONZÁLEZ, D., *Abandono de buques y tripulaciones*, Marge Books, Barcelona, 2009

- GONZÁLEZ, J. D.; SÁNCHEZ, L. I., y ANDRÉS, P., *Curso de Derecho Internacional Público*, 4.ª ed., Thomson Civitas, Cizur Menor, 2008
- GONZÁLEZ-LEBRERO, R. A., *Manual de derecho de la navegación*, 4.ª ed., Depalma, Buenos Aires, 1992
- GRIGGS, P., “Law of Wrecks”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 502 – 512
- GUILFOYLE, D., “The High Seas”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 203 – 225
- HAFNER, G., “Does the Freedom of the Seas Still Exist?”, en CRAWFORD, J., et al. (Eds.), *International Legal Order: Current Needs and Possible Responses – Essays in Honour of Djamchid Momtaz*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 346 – 372
- HAMZA, R., “Maritime Terrorism and Illicit Trafficking in Arms”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 414 – 427
- HANDL, G., “Regional Arrangements and Third State Vessels: Is the *Pacta Tertiis* Principle Being Modified?”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, London / Den Haag / Boston, 1997, págs. 217 – 240
- HARLAFTIS, G., *A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London / New York, 1996
- HARLAFTIS, G., y LAIOU, S., *Ottoman State, Finance and Maritime Trade: the emergence of an Ottoman-Greek fleet, 1780-1820*, documento presentado en el XIV International Economic History Congress, Helsinki, 2006, sesión 106 (State and Finance in Early Modern Times in the Eurasian Continuum)
- HARRISON, J., “Safeguards against Excessive Enforcement Measures in the Exclusive Economic Zone – Law and Practice”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 217 – 248
- HAWARD, M., “IUU Fishing: Contemporary Practice”, en OUDE ELFERINK, A. G., y ROTHWELL, D. R. (Eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004, págs. 87 – 105
- HEINTSCHEL VON HEINEGG, W., “The Law of Armed Conflict at Sea”, en BOTHE, M. (Ed.), *The Handbook of International Humanitarian Law*, Oxford University Press, Oxford, 2013 (3.º ed.), págs. 463 – 548
- HENRIKSEN, T., “Norway, Denmark (in respect of Greenland) and Iceland”, en BECKMAN, R. C.; HENRIKSEN, T.; DALAKER KRAABEL, K.; MOLENAAR, E. J., y ROACH, J. A. (Eds.), *Governance of Arctic Shipping: Balancing Rights and Interests of Arctic States and User States*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 245 – 291
- HERNÁNDEZ, S., *Pabellones de conveniencia*, Comité de Derecho Marítimo, Barcelona, 1960
- HERTSLET, L., *A complete collection of the treaties and conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain and foreign powers, and of the laws, decrees, and orders in Council, concerning the same; so far as they relate to commerce and navigation, to the repression and abolition of the slave trade; and to the privileges and Interests of the subjects of the High Contracting Parties*, vol. IV, Henry Butterworth, London, 1835

HINOJO, M., « Le pavillon des organisations internationales », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dir.), *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 419 – 459

—, “La insuficiente regulación de la cuestión del pabellón en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 79 – 97

—, “El acceso de terceros Estados a las Organizaciones Internacionales de Pesca: una cuestión a revisar”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 167 – 188

HONNIBAL, A. N., *Extraterritorial Port State Measures: The basis and limits of unilateral port state jurisdiction to combat illegal, unreported and unregulated fishing*, GVO drukkers & vormgevers B.V., Ede, 2019

ITEN, J. L., « Les rattachements de l'entreprise multinationale : le point de vue du droit international public », en DUBIN, L.; BODEAU-LIVINEC, P., ITEN, J. L., y TOMKIEWICZ, V. (Dir.), *L'entreprise multinationale et le droit international – Colloque de Paris 8 Vincennes – Saint-Denis*, A. Pedone / SFDI, Paris, 2017, págs. 99 – 113

JACOBSSON, M., “The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage”, en BASEDOW, J., y MAGNUS, U. (Eds.), *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Springer, Berlin / Heidelberg / New York, 2007, págs. 137 – 150

JESSEN, H., “United States’ Bilateral Shipboarding Agreements – Upholding Law of the Sea Principles while Updating State Practice”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 50 – 81

JESUS, J. L., “The Tribunal’s Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, en INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribución del Tribunal internacional del derecho de la mer à l'état de droit : 1996-2016*, Brill/Nijhoff, Leiden/Boston, 2018, págs. 29 – 44

JORGE, J., “La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 321 – 362

—, « La contribution du Conseil de Sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 283 – 300

—, “The Use of Trade-Related Measures as a Means of Promoting the Sustainable Management of Marine Living Resources”, en FERNÁNDEZ-SÁNCHEZ, P. A. (Ed.), *New Approaches to the Law of the Sea (In Honor of Ambassador José Antonio de Yturriaga-Barberán)*, Nova, New York, 2017, págs. 231 – 258

JUSTE, J., “El accidente del ‘Prestige’”, en JUSTE, J., y SCOVAZZI, T., *La práctica internacional en materia de responsabilidad por accidentes industriales catastróficos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, págs. 299 – 336

—, “Buques de Estado hundidos y protección del patrimonio cultural subacuático: el llamado caso *Odyssey*”, en BADÍA, A.; PIGRAU, A., y OLESTI, A., *Derecho internacional y comunitario ante los retos*

- de nuestro tiempo: homenaje a la profesora Victoria Abellán Honrubia*, vol. 1, Marcial Pons, Madrid, 2009, págs. 427 – 446
- KAMTO, M., « La nationalité des navires en Droit international », en *La Mer et son Droit*, Pedone, Paris, 2003, págs. 343 – 373
- KARIM, Md S., *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*, Springer, Heidelberg / New York / Dordrecht / London, 2015
- KARIM, Md S., *Maritime Terrorism and the role of Judicial Institutions in the International Legal Order*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017
- KAYE, S., “Freedom of Navigation in a Post 9/11 World: Security and Creeping Jurisdiction”, en FREESTONE, D.; BARNES, R., y ONG, D. (Eds.), *The Law of the Sea: Progress and Prospects*, Oxford University Press, Oxford, 2006, págs. 347 – 364
- KERREST, A., “La responsabilité des États du pavillon”, en CUDENNEC, A., y DE CET BERTIN, C. (Dirs.), *Mer et responsabilité*, Pedone, Paris, 2009, págs. 29 – 34
- KESBY, A., *The Right to Have Rights: Citizenship, Humanity, and International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2012
- KHALIQ, U., “Jurisdiction, Ships and Human Rights Treaties”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 324 – 360
- KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2010
- , “Maritime Security”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 582 – 603
- , “Strengthening Flag State Performance in Compliance and Enforcement”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 351 – 372
- KOPELA, S., “Tackling maritime security threats from a port state’s perspective”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 180 – 201
- KRASKA, J., “Ship and Port Facility Security”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 443 – 462
- KWIATOWSKA, B., *The 200-mile exclusive economic zone in the new law of the sea*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1989
- , “The Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea M/V Saiga Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea”, en ROTHWELL, D. R., y BATEMAN, S., *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 2000, págs. 275 – 292
- LAGARDE, P., « Les compétences de l’État en matière d’octroi et de déchéance de la nationalité », SFDI, *Droit international et nationalité*, Pedone, Paris, 2012, págs. 81 – 92

LALLEMENT, G., *Choix de rapports, opinions et discours prononcés à la Tribune Nationale depuis 1789 jusqu'à ce jour ; recueillis dans un ordre chronologique et historique*, tome XIII, A. Eymer, Paris, 1820

LÁZARO, T., “El procedimiento de pronta liberación de los buques y su tripulación ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar”, en SOBRINO, J. M. (Coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 427 – 449

LE FLOCH, G., “IUU Fishing, ITLOS and EU”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 405 – 427

—, « Le Tribunal international du droit de la mer : bilan et perspectives », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Pedone, Paris, 2018, págs. 11 – 58

—, “What influence for the European Union on the International Maritime Organization?”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 843 – 861

LEANZA, U., *Il Diritto degli Spazzi Internazionali*, vol. 1, G. Giappichelli Editore, Torino, 1999

LEMEY, M., « La procédure en prompt mainlevée », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal International du Droit de la Mer*, A. Pedone, Paris, 2018, págs. 163 – 179

LIBERTI, L., “Flegenheimer Claim”, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2007

LIROLA, I., “España y la lucha contra el tráfico ilícito de inmigrantes por mar”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 397 – 429

—, “Spain and the Smuggling of Immigrants by Sea: An Analysis in the Light of the Palermo Protocol”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 85 – 102

LÓPEZ, M. J., *Estudio comparado de la tributación empresarial en la Unión Europea en época de crisis: España, Alemania e Irlanda*, ESIC Editorial, Madrid, 2020

LOVETT, W. A. (Ed.), *United States Shipping Policies and the World Market*, Greenwood Publishing Group, Westport / London, 1996

LOWE, V., “The United Kingdom and the Law of the Sea”, en Treves, T. (Ed.), *The Law of the Sea: The European Union and its Member States*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / Boston / London, 1997, págs. 521 – 553

LUCCHINI, L., « Le navire et les navires », en SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL, *Le navire en droit international. Colloque de Toulon*, Pédone, Paris, 1992, págs. 11 – 42

LUCCHINI, L., y VOELCKEL, M., *Le Droit de la Mer*, vol. 2, Pedone, Paris, 1996

MAESTRO, A. M., “Las autoridades nacionales frente a los pabellones de conveniencia: la creación de nuevos registros”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 395 – 411

—, “La creación de un registro comunitario: el fallido registro de buques de la Unión Europea (EUROS)”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 863 – 887

- MALANCZUK, P., *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, Routledge, New York, 1997
- MALLIA, P., "The cooperative mechanism established by the Migrant Smuggling Protocol to the UN Convention against Transnational Organized Crime", en IPPOLITO, F., y TREVISANUT, S., *Migration in the Mediterranean: Mechanisms of International Cooperation*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, págs. 288 – 307
- , "The Human Element of Maritime Crime", en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 491 – 510
- MANSELL, J. N. K., *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues*, Springer, Berlín – Heidelberg, 2009
- MARTEN, B., "Port State Jurisdiction, International Conventions, and Extraterritoriality: An Expansive Interpretation", en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 105 – 139
- MARTENS, G. F., *Supplément au Recueil de principaux traités d'alliance, des paix, de trêve... : précédé de Traités du XVIIIème siècle antérieurs à cette époque et qui ne se trouvent pas dans le Corps Universel Diplomatique de Mrs. Dumont et Rousset*, Henri Dieterich, Göttingen, 1828
- MARTÍN, J., "Competencia fiscal perjudicial, paraísos fiscales e intercambio de información tributaria", en COLLADO, M. Á., y MORENO, S. (Coords.), *Estudios sobre fraude fiscal e intercambio internacional de información tributaria*, Atelier, Barcelona, 2012, págs. 343 – 362
- MARTÍNEZ, M. I., "Abanderamiento y nacionalidad del buque", en ARROYO, I., et al., *Estudios de Derecho Marítimo en Homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2000, págs. 199 – 247
- MATILLA, R., *El naviero y sus auxiliares. El buque*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1995
- MAURER, A., "Transnational Shipping Law: The Role of Private Legal Actors in International Shipping", en GOLDBY, M., y MISTELIS, L., *The Role of Arbitration in Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 229 – 248
- MAURER, N. y YU, C., *The Big Ditch: How America took, built, ran, and ultimately gave away the Panama Canal*, Princeton University Press, Princeton, 2010
- MCCONNELL, M. L., "Forging or Foregoing the 'Genuine Link'? A Reflection on the Maritime Labour Convention, 2006 and Other Approaches", en CHIRCOP, A.; LETALIK, N.; MCDORMAN, T. L., y ROLSTON, S. J. (Eds.), *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives – Essays in Honor of Edgar Gold*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2012, págs. 401 – 425
- MCDORMAN, T. L., "Sovereign Immune Vessels: Immunities, Responsibilities and Exemptions", en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 82 – 102
- MENSAH, T. A., "Flags of convenience: problems and promises", en MEJÍA, M. Q., *Selected Issues in Maritime Law and Policy*, Nova Science Publishers, Hauppauge, 2013, págs. 25 – 52
- MESEGUER, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, Marcial Pons, Madrid, 1999
- , *Derecho Internacional de los Ecosistemas Marinos*, Editorial Reus, Madrid, 2011

- METAXAS, B. N., *The Economics of Tramp Shipping*, Londres, Athlone, 1981
- MEYERS, H., *The Nationality of Ships*, Martinus Nijhoff, Den Haag, 1967
- MILLER, A., y OATS, L., *Principles of International Taxation*, 4.^a ed., Bloomsbury, Haywards Health, 2014
- MINISTERIO DE DEFENSA, *Manual de Derecho del Mar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016
- MKRTICHYAN, A., “El desarrollo de la regulación jurídica internacional de los derechos de los estados sin litoral en el Derecho del mar”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 697 – 713
- MOLENAAR, E. J., “Regional Fisheries Management Organizations: Issues of Participation, Allocation and Unregulated Fishing”, en OUDE ELFERINK, A. G., y ROTHWELL, D. R. (Eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004, págs. 69 - 86
- , “Participation in Regional Fisheries Management Organizations”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 103 – 129
- MOLINA, T., “Los asuntos marítimos en el marco de la Unión Europea. Una estrategia de seguridad marítima de la UE”, en AA. VV., *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Ministerio de Defensa / Instituto Español de Estudios Esrtatégicos, Madrid, 2013, págs. 61 – 100
- МОЛОДЦОВ, С.В., Международно-правовой режим открытого моря и континентального шельфа, М., АН СССР, 1960 [MOLODTSOV, S. V., *Mezhdunarodno-pravovoi rezhim otkrytogo moria i kontinental'nogo shelfa*, AN SSSR, 1960]
- MOMTAZ, D., « Le pavillon en temps de crise : Le pavillon dans l’engrenage de la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 29 – 38
- , « La lutte contre la criminalité en mer », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L’évolution et l’État actuel du droit international de la mer – Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 629 – 644
- MOORE, G., “The FAO Compliance Agreement”, en NORDQUIST, M. H., y MOORE, J. N. (Eds.), *Current Fisheries Issues and the Food and Agriculture Organization of the United Nations*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 2000, págs. 77 – 91
- MORRISON, A., “Shipping: Safety of Life at Sea”, en WARNER, R., y KAYE, S. (Ed.), *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*, Routledge, London / New York, 2016, págs. 161 – 175
- MURDOCH, A., “Ships without nationality: interdiction on the high seas”, en GALANI, S., y EVANS, M. D. (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham / Northampton, 2020, págs. 157 – 179
- NAKHAROV, V.; HARLAFTIS, G., y KATSIARDI-HERING, O. (Eds.), *Merchant Colonies in the Early Modern Period*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012
- NANDAN, S. N., y ROSENNE, S. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. A Commentary*, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag, 1995

- НАТАНОВИЧ, В. С., ДМИТРИЕВИЧ, О. Г., *Декреты Советской власти*, Том I, 25 октября 1917 г. - 16 марта 1918 г., Государственное издательство политической литературы, Москва 1957 [NATANOVICH, V. S., DMITRIEVICH, O. G., *Decretos del Gobierno Soviético*, vol. I, Editorial Estatal de Literatura Política, Moscú, 1957]
- NERI, K., « L'impact de l'exigence de conservation de l'environnement marin sur l'évolution des compétences d'intervention des États en mer », en CHAUMETTE, P. (Coord.), *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environmental Conservation / Le droit de l'océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Marcial Pons, Madrid, 2019, págs. 121 – 132
- NEUMEYER, K., *Internationales Verwaltungsrecht*, vol. III, Verlag für Recht und Gesellschaft, München, 1926
- NICOLAIDES, P., “Fiscal Aid for Maritime Transport”, en ANTAPASSIS, A., ATHANASIOU, L., y ROSAEG, E. (Eds.), *Competition and Regulation in Shipping Related Industries*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2009, págs. 223 – 241
- NORDQUIST, M. H. (Ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / London / Leiden, 2002
- OANTA, G. A., “Illegal Fishing as a Criminal Act at Sea”, en PAPASTAVRIDIS, E. D., y TRAPP, K. N. (Eds.), *La criminalité en mer / Crimes at Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2014, págs. 149 – 197
- , “Business and human rights in the legal-maritime scenario”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presents y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 561 – 591
- O'CONNELL, D. P., *The International Law of the Sea*, vol. II, Oxford University Press, Oxford, 1984
- ODEKE, A., *Bareboat Charter (Ship) Registration*, Kluwer Law International, Den Haag / London / Boston, 1998
- OIT, *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/200/3)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001
- ORLANDO, F., “The Freedom of the Seas ('Mare Liberum' by Hugo Grotius): Importance and topicality”, en GUTIÉRREZ, V. L., et al. (Eds.), *América Latina y el Derecho del mar: Liber Amicorum en Honor de Alfredo Martínez Moreno*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, págs. 35 – 50
- OUDE-ELFERINK, A. G., “The genuine link concept: time for a post mortem?”, en DEKKER, I. F., y POST, H. H. G. (Eds.), *On the foundations and sources of international law*, T.M.C. Asser Press, La Haya, 2003, págs. 41 – 63
- PAIK, H. Y., “The Tribunal's Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law”, en INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal international du droit de la mer à l'état de droit : 1996-2016*, Brill/Nijhoff, Leiden/Boston, 2018, págs. 58 – 68
- PAIOLA, L., « L'accès des personnes privées au Tribunal international du droit de la mer », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Pedone, Paris, 2018, págs. 95 – 119
- PALMA, M. A.; TSAMENYI, M. y EDESON, W., *Promoting Sustainable Fisheries: The International Legal and Policy Framework to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2010

PALMER, S., “Government and the British Shipping Industry in the Later Twentieth Century”, en HARLAFTIS, G., TENOLD, S., y VALDALISO, J. M. (Eds.), *The World’s Key Industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave MacMillan, Chippenham, 2012, págs. 124 – 141

PAPANICOLOPULU, I., “Seafarers as an Agent of Change of the Jurisdictional Balance”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 301 – 323

PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, Hart Publishing, Oxford / Portland, 2013

—, “We Saved Them, Now What?: The Unresolved Question of Disembarkation of Rescued Persons at Sea”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 587 – 606

—, “The Illicit Trafficking of Drugs”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 463 – 490

PARK, Y. K., y LEE, S., “Implementation of the United Nations Law of the Sea Convention in Korea”, en LEE, S., y GULLETT, W. (Eds.), *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy Approaches to the Law of the Sea Convention*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2016, págs. 53 – 77

PASTOR, J. A., *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 18.^a ed., Tecnos, Madrid, 2014

PEREIRA, A. C. A., “High Seas: Historical bases of the principle of freedom and its expression in the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982”, en GUTIÉRREZ, V. L., et al. (Eds.), *América Latina y el Derecho del mar: Liber Amicorum en Honor de Alfredo Martínez Moreno*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, págs. 69 – 84

PIETTE, G., *Droit maritime*, A. Pedone, Paris, 2017

PIGRAU, A., “Empresas multinacionales y derechos humanos: la doble vía del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas”, en MARULLO, M. C., y ZAMORA, F. J. (Coords.), *Empresas y derechos humanos: temas actuales*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2018, págs. 27 – 68

PINGEL, I., « L’immunité des navires de guerre », en *La Mer et son Droit*, Pedone, Paris, 2003, págs. 521 – 529

PINTO, M., « L’identification des sources du droit international de la nationalité : du droit de la nationalité au droit à la nationalité, du droit de l’État au droit de la personne, de la souveraineté aux droits de l’homme », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 41 – 58

POETTCKER, J., “Is Deterrence Morally and Legally Permissible and Is It a Form of State Terrorism?”, en BLACK-BRANCH, J. L., y FLECK, D. (Eds.), *Nuclear Non-Proliferation in International Law – Volume IV: Human Perspectives on the Development and Use of Nuclear Energy*, Asser Press / Springer, Den Haag, 2019, págs. 297 – 323

PONS, X., “El protagonismo de la Unión Europea en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La gobernanza marítima europea. Retos planteados*

- por la reforma de la Política Pesquera Común, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 177 – 201
- POPP, A., “The Treaty-Making Work of the Legal Committee of the International Maritime Organization”, en en CHIRCOP, A.; LETALIK, N.; MCDORMAN, T. L., y ROLSTON, S. J. (Eds.), *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives – Essays in Honor of Edgar Gold*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2012, págs. 209 – 225
- POWER, V., *EC Shipping Law*, 2nd ed., Lloyd’s of London Press, London / Hong Kong, 1998
- PRADIER-FODERE, P., *Traité de droit international public européen et américain*, vol. VIII, A. Pedone, Paris, 1906
- PUEYO, J., “Derecho del Mar y libertad de pesca. Sobre las organizaciones regionales de ordenación pesquera y el Acuerdo de 1995”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 159 – 183
- PUEYO, J., y PONTE, M. T., “Unión Europea y Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera. Gestión sostenible de las pesquerías, enfoque ecosistémico y protección de la biodiversidad marina”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la Política Pesquera Común*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 205 – 233
- PULIDO, J. L., “Compensation by the Coastal States – *The Prestige Disaster*”, en BASEDOW, J., y MAGNUS, U., *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Springer, Berlin / Heidelberg / New York, 2007, págs. 151 – 169
- PULVENIS DE SÉLIGNY-MAUREL, J. F., “The Future of the High Seas Fisheries Legal and Institutional Framework”, en CRAWFORD, J.; KOROMA, A. G.; MAHMOUDI, S., y PELLET, A. (Eds.), *The International Legal Order: Current Needs and Possible Responses – Essays in Honour of Djamchid Momtaz*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2017, págs. 460 – 475
- QUADRI, R., *Le navi private nel diritto internazionale*, A. Giuffrè, Milano, 1939
- RAO, P. C., y GAUTIER, P., *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law Practice and Procedure*, Edward Elgar, Cheltenham, 2018
- RAYFUSE, R. G., *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004
- , “Regional Fisheries Management Organizations”, en ROTHWELL, D. R.; OUDE ELFERINK, A. G.; SCOTT, K. N., y STEPHENS, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 439 – 462
- READY, N. P., *Ship Registration*, 3.^a ed., Lloyds of London Press, London, 1998
- , “Nationality, Registration and Ownership of Ships”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. II, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 19 – 38
- REY, A., «Démarches effectives et de prévention sans l’offensive juridique internationale et communautaire pour une plus grande sécurité maritime : une croisade contre les pétroliers à simple coque », en CASADO, R. (Dir.), *L’Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 497 – 512
- , “Illegal Human Trafficking and Transnational Organized Crime”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 145 – 151

—, “The Protection of the Antarctic Environment”, en FERNÁNDEZ-SÁNCHEZ, P. A. (Ed.), *New Approaches to the Law of the Sea (In Honor of Ambassador José Antonio de Yturriaga-Barberán)*, Nova, New York, 2017, págs. 217 – 228

RICHARDSON, M., *A Time Bomb for Global Trade: Maritime-Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, ISEAS – Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2004

RIENOW, R., *The Test of Nationality of a Merchant Vessel*, Columbia University Press, New York, 1937

ROACH, J. A., “An American Perspective on Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P., *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 151 – 169

ROBINSON, S., *False Flags: Disguised German Raiders of World War II*, Exisle Publishing, East Gosford, 2016

ROCA, M., *El registro de buques del Estado de la Ciudad del Vaticano: Derecho marítimo vaticano*, CEU Ediciones, Madrid, 2015

RODRÍGUEZ, E., “El ejercicio de los derechos colectivos de los trabajadores del mar a la vista de la jurisprudencia del TJUE”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 252 – 259

ROHEIN, C. A., y SUTINEM, J., *Trade and Marketplace Measures to Promote Sustainable Fishing Practices*, ICTSD, Genève, 2006

RONZITTI, N., “Military Uses of the Sea”, en ATTARD, D. J. (Ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 541 – 567

ROS, N., « La privatisation des mers et des océans », en CHAUMETTE, P. (Dir.) *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation / Le Droit de l’Océan transformé par l’exigence de conservation de l’environnement marin*, Marcial Pons, Madrid, 2019, págs. 169 – 187

RØSÆG, E., “The Role of the International Maritime Organization in Defining and Altering the Jurisdiction of Flag, Coastal, and Port States”, en RINGBOM, H. (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 363 – 381

ROUSSEAU, C., *Droit international public*, vol. 4, Sirey, Paris, 1980

ROUSSEL, G., “L’arrestation en mer”, en CUDENNEC, A. (Dir.), *Ordre public et mer*, A. Pedone, Paris, 2012, págs. 247 – 255

ROUX, M., *Les pavillons de complaisance*, LGDJ, Paris, 1961

RUZIE, D., *Droit international public*, Dalloz, Paris, 2008

SALAMANCA, E., “International Terrorism and Maritime Security: Multilateralism vs Unilateralism”, en CASADO, R. (Dir.), *L’Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europea and the Sea: Fisheries, Navigation and Marine Environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 405 – 417

SANCHEZ, B., “Action Undertaken by the International Maritime Organization in the Struggle against Maritime Piracy and Armed Robbery”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 211 – 233

- , “La lucha contra el trabajo infantil en el sector pesquero: una obligación para los Estados y una cuestión de responsabilidad social para las empresas”, en SOBRINO, J. M., *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 461 – 478
- SÁNCHEZ, M. L., “The European Strategy against Piracy off the Somaly Coast: A Multi-Pillar Response to a Cross-Pillar Concern”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté Maritime et violence en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 323 – 342
- SÁNCHEZ, V. M. (Dir.), *Derecho internacional público*, Huygens Editorial, Barcelona, 2009
- SAN JOSÉ, J., “Segundos registros de buques”, en EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, San Sebastián, 1997, págs. 57 – 93
- SCELLE, G., *Manuel élémentaire de droit international public*, Les Éditions Domat-Montchrestien, Paris, 1943
- SCOVAZZI, T., “ITLOS and Jurisdiction over Ships”, en RINGBOM, H (Ed.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 382 – 404
- SCOVAZZI, T., “The Contribution of the Tribunal to the Progressive Development of International Law”, en ITLOS, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal International du Droit de la Mer à l'état de droit*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2018, págs. 118 – 160
- SERDY, A., *The New Entrants Problem in International Fisheries Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2016
- SERDY, A., y BLISS, M., “Prompt Release of Fishing Vessels: State Practice in the Light of the Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea”, en OUDE ELFERINK, A. G., y ROTHWELL, D. R. (Eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2004, págs. 273 – 294
- SERNA, M. *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcainos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*, Marcial Pons, Madrid, 2010
- SHASHIKUMAR, N., “World Shipping Competition”, en LOVETT, W. A. (Ed.), *United States Shipping Policies and the World Market*, Greenwood Publishing Group, Westport / London, 1996, págs. 67 – 106
- SICO, L., *L'Alto Mare*, G. Giappichelli Editore, Torino, 1999
- SIMONNET, M. R., *La Convention sur la Haute Mer*, LGDJ, Paris, 1966
- SLIM, H., « Les pavillons de complaisance », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 81 – 104
- SOBRINO, J. M., *La cooperación internacional en la conservación y gestión de los recursos pesqueros de la Alta mar (Cursos Euromediterráneos Bancaja de Derecho Internacional, vol. II)*, Aranzadi / Centro Internacional Bancaja para la Paz y el Desarrollo, Valencia, 1998, págs. 429 – 526
- , « L'affaire du Prestige : cadre juridique communautaire », en CASADO, R. (Dir.), *L'Europe et la mer : pêche, navigation et environnement marin / Europe and the sea: fisheries, navigation and marine environment*, Bruylant, Bruxelles, 2005, págs. 215 – 248

- , “Pabellones de conveniencia y pesca ilegal”, en VARGAS, M., y SALINAS, A. (Coords.), *Soberanía del Estado y derecho internacional: homenaje al profesor Juan Antonio Carrillo Salcedo*, Tomo II, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 2005, págs. 1331 – 1348
- , « La politique communautaire de conservation et gestion des ressources halieutiques et quelques problèmes concernant l’application du droit de l’Union Européenne », en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L’évolution et l’état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 865 – 885
- , « Le terrorisme et la piraterie maritime », en SOBRINO, J. M. (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 155 – 190
- , “Una nueva manifestación de delincuencia organizada transnacional: las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, en BOU, V. E.; JUSTE, J. (Coords.), y SÁNCHEZ, J. M. (Dir.), *Derecho del mar y sostenibilidad ambiental en el Mediterráneo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, págs. 147 – 174
- , “La tensión entre la gobernanza zonal y la gobernanza global en la conservación y gestión de los recursos pesqueros”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, págs. 455 – 483
- , “Hacia una pesca responsable y sostenible: el papel de las empresas mixtas pesqueras”, en SOBRINO, J. M. (Dir.), *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, Bomarzo, Albacete, 2016, págs. 479 – 485.
- , “Derecho del mar y Territorios no autónomos”, en OANTA, G. A. (Coord.), *El Derecho del Mar y las personas y grupos vulnerables*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2018, págs. 353 – 389
- SONG, Y. H., “The Role of Taiwan in Global Ocean Governance”, en SCHEIBER, H. N., y PAIK, J. H. (eds.), *Regions, Institutions and Law of the Sea: Studies in Oceans Governance*, Martinus Nijhoff, Leiden, 2013, págs. 293 – 309
- SOROETA, J., *La jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar*, Dilex, Paracuellos del Jarama, 2005
- STEEL, D., *Steel’s Ship-master’s Assistant, and Owner’s Manual: containing information necessary for persons connected with mercantile affairs*, Longman, Orme, Brown, Green, and Longman, London, 1839
- STØLSVIK, G., “Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea”, en KWA, C. G., y SKOGAN, J. K., *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, London / New York, 2007, págs. 162 – 174
- STOPFORD, M., *Maritime economics*, Routledge, London / New York, 1988, 3.^a ed. [2009]
- STORY, J., *Commentaries on the Conflicts of Laws*, Hilliard Gray & Co., Boston, 1834
- STRIBIS, I., “The 2006 Maritime Labour Convention: a Cautious Step towards Gender Awareness”, en PAPANICOLOPULU, I. (Ed.), *Gender and the Law of the Sea*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2019, págs. 279 – 301
- SULPICE, G., “Les pavillons bis”, en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 105 – 109
- TAHINDRO, A., “Sustainable Fisheries: The Legal Regime of the 1995 United Nations Fish Stocks Agreement and Its Contribution to Subsequent Developments Promoting Sustainable Fisheries”, en

- NORDQUIST, M. H.; MOORE, J. N., y LONG, R. (Eds.), *Legal Order in the World's Oceans: UN Convention on the Law of the Sea*, Brill, Leiden, 2017, págs. 325 – 369
- TANAKA, Y., *The International Law of the Sea*, 3rd Edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2019
- TARASOFSKY, R. G., *Regional Fisheries Organizations and the World Trade Organization: Compatibility or Conflict?*, TRAFFIC International, Cambridge, 2003
- TEIJO, C., “Los Acuerdos de Cooperación para la Pesca Sostenible de la UE en el marco de la reforma de la dimensión exterior de la Política Pesquera Común”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la Política Pesquera Común*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 235 – 263
- TELESETSKY, A., “Implementation of the Law of the Sea in the United States: Can the US become Exceptional in Affirming the United Nations Law of the Sea Convention?”, en LEE, S., y GULLETT, W. (Eds.), *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy Approaches to the Law of the Sea Convention*, Brill / Nijhoff, Leiden, 2016, págs. 197 – 220
- TESFALIDET, I. Y., “Shiprider Institution: Questions of Jurisdiction and State Responsibility”, en PAPASTAVRIDIS, E. D., y TRAPP, K. N. (Eds.) *La criminalité en mer / Crimes at Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2014, págs. 609 – 633
- THOMAS, A. R., y DUNCAN, J. C. (Eds.), *Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Naval War College, Newport, 1999
- TOMÁS, M. S., “La seguridad marítima en la Unión Europea antes y después del hundimiento del ‘Prestige’”, en TOMÁS, M. S.; HELLER, C., y VAQUERO, M. E., *El día de Europa: las transformaciones de la Unión Europea: la ampliación y la convención europea: Actas de las II jornadas en conmemoración del Día de Europa de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid, 8 y 9 de mayo de 2003*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2004, págs. 187 – 202
- TORRES, M.; TORRES, E., y VALDALISO, J. M., *La Compañía Marítima del Nervión: Los hombres, la empresa y los barcos (1899 – 1986)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008
- TOURNIER, A., « L'apport des conventions bilatérales d'investissement au droit de la « nationalité » des personnes morales », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 489 – 498
- TOUZE, S., « La notion de nationalité en droit international, entre unité juridique et pluralité conceptuelle », SFDI, *Droit international et nationalité – Colloque de Poitiers*, Pedone, Paris, 2012, págs. 11 – 37
- TREVES, T., “La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: Estado del pabellón, Estado costero y Estado del puerto”, en PUEYO, J., y JORGE, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid, 2009, págs. 135 – 158
- , “Jurisdiction over Vessels in the Areas of Pollution and Fisheries: General Report”, en FRANCKX, E., y GAUTIER, P. (Eds.), *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Bruylant, Bruxelles, 2011, págs. 1 – 28
- , “International Courts and Tribunals and the Development of the Law of the Sea in the Age of Codification”, en DEL CASTILLO, L. (Ed.), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for*

the Law of the Sea – Liber Amicorum Judge Hugo Caminos, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2015, págs. 77 – 88

—, “The International Tribunal for the Law of the Sea and the Rule of Law”, en ITLOS, *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016 / La contribution du Tribunal International du Droit de la Mer à l'état de droit*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 2018, págs. 69 – 76

TRIEPEL, H., *Virtuelle Staatsangehörigkeit; ein Beitrag zur kritik der Rechtssprechung des Französisch-Deutschen gemischten schiedsgerichtshofs*, F. Vahlen, Berlin, 1921

TRILLO, A. R., “La coordinación de sistemas de seguridad social en el mar. La determinación de la ley aplicable”, en CARBALLO, L. (Coord.), *Retos presentes y futuros de la política marítima integrada de la Unión Europea*, Bosch Editor, Barcelona, 2017, págs. 657 – 692

TUERK, H., “The waning freedom of the seas”, en CASADO, R., y CATALDI, G. (Dirs.), *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer : Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes*, Bruylant, Bruxelles, 2009, págs. 907 – 936

—, “UNCLOS and the contributions of ITLOS”, en WU, S.; VALENCIA, M., y HONG, N. (eds.), *UN Convention on the Law of the Sea and the South China Sea*, Ashgate, Farnham / Burlington, 2015, págs. 15 – 30

TURGIS, S., « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et le droit international des droits de l'homme », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, A. Pedone, Paris, 2018, págs. 333 – 354

VALDALISO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Herri-Ardularitzaren Euskal Erakundea / Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991

—, *La familia Aznar y sus negocios (1830 – 1983): Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*, Marcial Pons, Madrid, 2006

—, “El transporte marítimo en España, 1850-1936”, en BARCIELA, C.; DI VITTORIO, A.; FENICIA, G., y OSTUNI, N. (Eds.), *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2013, págs. 361 – 382

VAN DER MAREL, E. R., “Problems and Progress in Combating IUU Fishing”, en CADDELL, R., y MOLENAAR, E. J. (Eds.), *Strengthening International Fisheries Law in an Era of Changing Oceans*, Hart, Oxford / London / New York / New Delhi / Sydney, 2019, págs. 291 – 318

VAN FOSSEN, A., *Tax Havens and Sovereignty in the Pacific Islands*, University of Queensland Press, 2012

VAN HAM, P., y BOSCH, O., “Global Non-Proliferation and Counter-Terrorism: The Role of Resolution 1540 and its Implications”, en BOSCH, O., y VAN HAM, P. (Eds.), *Global Non-Proliferation and Counter-Terrorism: The Impact of UNSCR 1540*, Brookings Institution Press, Washington, 2007, págs. 3 – 23

VAN HUYS, H. F., *The Role of Nationality in International Law*, A. W. Sijthoff, Leiden, 1959

VÁZQUEZ, E., *Las Organizaciones Internacionales de Ordenación Pesquera: La Cooperación para la Conservación y Gestión de los Recursos Vivos del Alta Mar*, Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2002

—, « Les obligations de l'État du pavillon et l'autorisation de la pêche en haute mer », en A.A.V.V., *Le pavillon – Colloque international (Institut Océanographique de Paris, 2-3 Mars 2007)*, Pedone, Paris, 2008, págs. 139 – 145

—, “El equilibrio entre los derechos y deberes de los Estados ribereños y los de otros Estados interesados respecto de los recursos marinos vivos”, en SOBRINO, J. M., y OANTA, G. A. (Coords.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2020, págs. 301 – 330

VERDROSS, A., *Völkerrecht*, Springer, Berlin, 1959

VIRZO, R., « La finalité des mesures conservatoires du Tribunal International du Droit de la Mer », en LE FLOCH, G. (Dir.), *Les 20 ans du Tribunal International du Droit de la Mer*, A. Pedone, Paris, 2018, págs. 145 – 161

VOELCKEL, M., *Droit de la mer*, tome 2, vol. 2, Pedone, Paris, 1996

VON HEINEGG, W. H., y FINK, M. D., “Maritime Interception/ Interdiction Operations”, en GILL, T. D., y FLECK, D. (Eds.), *The Handbook of the International Law of Military Operations*, 2.^a ed., Oxford University Press, Oxford, 2015, págs. 422 – 443

VUKAS, B., y VIDAS, D., “Flags of Convenience and High Seas Fishing: The Emergence of a Legal Framework”, en STOKKE, O. S. (Ed.), *Governing High Seas Fisheries: The Interplay of Global and Regional Regimes*, Oxford University Press, Oxford, 2001, págs. 53 – 90

WARNER, R., “The High Seas Regime: a Model of Self-Regulation?”, en WARNER, R., y KAYE, S. (Eds.), *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*, Routledge, London / New York, 2016, págs. 16 – 26

WHEATON, H., *Elements of International Law*, 3.^a ed., Lea and Blanchard, Philadelphia, 1846

WISWALL, F. L., “Flags of Convenience”, en LOVETT, W. A. (Ed.), *United States Shipping Policies and the World Market*, Quorum Books, Westport / London, 1996, págs. 107 – 125

WITT, J. A., *Obligations and Control of Flag States: Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, Lit, Berlin, 2007

WODIE, F. V., “La haute mer”, en BEDJAOU, M. (Coord.), *Droit international. Bilan et perspectives*, vol. 2, Pedone, Paris, 1991, págs. 947 – 975

XUE, G., *China and International Fisheries Law and Policy*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2005

YOUNG, A. (Ed.), *A Digest of Maritime Law Cases, from 1837 to 1860*, Horace Cox, London, 1865

YOUNG, M. A., *Trading Fish, Saving Fish*, Cambridge University Press, Cambridge, 2011

YTURRIAGA, J. A., “La protección del patrimonio cultural subacuático”, en BOU, V. E., y JUSTE, J. (Eds.), y SÁNCHEZ, J. M. (Dir.), *Derecho del mar y sostenibilidad ambiental en el Mediterráneo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, págs. 87 – 104

ZUNARELLI, S., y COMENALE PINTO, M. M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, CEDAM / Casa Editrice Dott. Antonio Milani, Padova, 2013

2.- ARTÍCULOS DE REVISTA Y NOTAS DE JURISPRUDENCIA

A.A. V.V., “OECD Study on Flags of Convenience”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 4, n.º. 2, 1973, págs. 231 – 254

- ABAD, M., “El tráfico ilícito de personas por mar y la acción de las organizaciones internacionales”, *Anuario da Facultade de Dereito de Universidade da Coruña*, vol. 14, n.º. 1, 2010, ppágs. 137 – 162
- , “The End of Universal Jurisdiction in Spain?”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 18, n.º. 1, 2013-2014, págs. 223 – 230
- ABEYRATNE, R., “The Deepwater Horizon Disaster – Some Liability Issues”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 35, n.º. 1, 2010, págs. 125 – 152
- ACHA, H. R., “Mercosur: conveniencia o inconveniencia de un registro único de buques. ¿Un tercer registro para la hidrovía?”, *Aequitas*, vol. 9, n.º. 24, 2015, págs. 1 – 14
- AHMED, R., “The Difficulties of Maritime Communication and the Roles of English Teachers”, *Bangladesh Maritime Journal*, vol. 1, n.º. 1, 2018, págs. 26 – 34
- ALCAIDE, J. I., PINIELLA, F., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., “The ‘Mirror Flags’: Ship registration in globalised ship breaking industry”, *Transportation Research Part D*, vol. 48, n.º. 1, 2016, págs. 378 – 392
- ALDERTON, T., y WINCHESTER, N., “Globalisation and de-regulation in the maritime industry”, *Maritime Policy & Management*, vol. 26, n.º. 1, págs. 35 – 43
- , “Flag States and Safety: 1997 – 1999”, *Marine Policy & Management*, vol. 29, n.º. 2, 2002
- , “Regulation, representation and the flag market”, *Journal for Maritime Research*, vol. 2002, n.º. 1, 2002, págs. 89 – 105
- ALEXANDROU, A., “Ship Registration, Labour Conditions and the Maritime Labour Convention 2006”, *Neptunus*, vol. 21, n.º. 4, 2015, págs. 1 – 18
- ALIJA, R. A., “Los tratados internacionales en materia de corrupción: una vía potencial para la persecución extraterritorial de violaciones graves de derechos humanos cometidas por empresas transnacionales”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 39, n.º. 1, 2020, págs. 1 – 27
- ANDERSON, D., “The Roles of Flag States, Port States, Coastal States and International Organisations in the Enforcement of International Rules and Standards Governing the Safety of Navigation and the Prevention of Pollution from Ships under the UN Convention on the Law of the Sea and Other International Agreements”, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, vol. 2, n.º. 2, 1988, págs. 557 – 578
- ANDERSON, H. E., “The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, n.º. 1, 1996, págs. 139 – 170
- ANTONOVA, A. S., “The rhetoric of ‘responsible fishing’: Notions of human rights and sustainability in the European Union’s bilateral fishing agreements with developing states”, *Marine Policy*, vol. 70, n.º. 1, 2016, págs. 77 – 84
- APPOLIS, G., “La sentence arbitrale du 17 juillet 1986 dans le différend franco-canadien relatif au filetage dans le Golfe du Saint-Laurent”, *Espaces et ressources maritimes*, vol. 2, n.º. 1, 1987, págs. 186 – 211
- AQORAU, T., “Illegal Fishing and Fisheries Law Enforcement in Small Island Developing States: The Pacific Islands Experience”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, n.º. 1, 2000, págs. 37 – 63
- ARGIROFFO, E., “Flags of Convenience and Substandard Vessels – A Review of the ILO’s approach to the problem”, *International Labour Review*, vol. 110, n.º. 5, 1974, págs. 437 – 454

- ARROYO, I., “A vueltas con el Prestige”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 27, n.º. 1, 2010, págs. 19 – 22
- ASPINWALL, M., “Globalism, exit, and free social riders: A dysfunctional integration theory”, *European Journal of Political Research*, vol. 33, n.º. 1, 1998, págs. 323 – 346
- ATTARD, F., “IMO’s Contribution to International Law Regulating Maritime Security”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 45, n.º. 4, 2014, págs. 479 – 565
- , “Is the Smuggling Protocol a Viable Solution to the Contemporary Problem of Human Smuggling on the High Seas?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 47, n.º. 2, 2016, págs. 219 – 248
- AZNAR, M., “Patrimonio cultural subacuático español ante tribunales extranjeros o internacionales: los casos de la Mercedes y del Louisa”, *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, vol. 19, n.º. 1, 2015, págs. 47 – 77
- BAIRD, R., “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An Analysis of the Legal, Economic and Historical Factor Relevant to Its Development and Persistence”, *Melbourne Journal of International Law*, vol. 5, n.º. 2, 2004, págs. 299 – 334
- BAKER, B., “Flags of Convenience and the Gulf Oil Spill: Problems and Proposed Solutions”, *Houston Journal of International Law*, vol. 34, n.º. 3, 2012, págs. 687 – 716
- BAKER, R. P., “Flags of Refuge for the Shipping Industry – Federal Income Tax Considerations”, *Tax Law Review*, vol. 13, n.º. 2, 1958, págs. 137 – 166
- BALKIN, R., y YOSHIDA, A., “The 1971 IOPC Fund – The Road to Dissolution of an Intergovernmental Organization”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 44, n.º. 1, 2019, págs. 1 – 62
- BALLINI, I., « L’affaire du « Probo Koala » et l’hypothèse de la faille du système juridique européen régissant les exportations de déchets toxiques », *Annuaire du droit de la mer*, vol. XI, n.º. 1, 2006, págs. 69 – 83
- BALTON, D. A., “Strengthening the Law of the Sea: The New Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks”, *Ocean Development & International Law*, vol. 27, n.º. 1 y 2, 1996, págs. 125 – 152
- BANG, H.S., “Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of the Sea”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 40, n.º. 2, 2009, págs. 291 – 314
- BANGERT, K., “The Effective Enforcement of High Seas Fishing Regimes: The Case of the Policing of the North Sea Fisheries of 6 May 1882”, en GOODWIN-GILL, G. S., y TALMON, S., *The Reality of International Law*, Oxford University Press, Oxford, 1999, págs. 1 – 20
- BARNES, R., “Refugee Law at Sea”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 53, n.º. 1, 2004, págs. 47 – 77
- BARRY, I. P., “The Right of Visit, Search and Seizure of Foreign Flagged Vessels on the High Seas Pursuant to Customary International Law: A Defense of the Proliferation Security Initiative”, *Hofstra Law Review*, vol. 33, n.º. 1, 2004, págs. 299 – 330
- BENDER, P., “A State of Necessity: IUU Fishing in the CCAMLR Zone”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 13, n.º. 2, 2008, págs. 233 – 280

- BENDER, P., y LUGTEN, G., “Taxing Illegal Fishing (A Proposal for Using Taxation Law to Reduce Profiteering From IUU Fishing Offences)”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 22, n.º 4, págs. 517 – 544
- BERGANTINO, A., y MARLOW, P., “Factors influencing the choice of flag: empirical evidence”, *Maritime Policy & Management*, vol. 25, n.º 2, 1998, págs. 157 – 174
- BESLIER, S., « La responsabilité de l’état de pavillon : cas des navires de pêche », *Annuaire du Droit de la Mer*, vol. 13, n.º 1, 2008, págs. 11 – 22
- BEURIER, J. P., « Les pavillons d’outre-mer : havres ou écueils ? », en LEBULLENGER, J., y LE MORVAN, D., *La Communauté Européenne et la mer*, Economica, Paris, 1990, págs. 683 – 692
- BHATTACHARJEE, S., “From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship-Recycling Takes One Step Forward and Two Steps Back”, *Trade, Law and Development*, vol. 1, n.º 2, 2009, págs. 193 – 230
- BILLÓN, M., “El conflicto pesquero hispano británico en el marco de la política común de pesca”, *Economía Agraria*, vol. 180, n.º 2, 1997, pág. 225 – 262
- BOISSON, P., “New Dispensation for Safety at Sea: Reasons and Conditions”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 25, n.º 2, 1994, págs. 309 – 318
- BONASSIES, P., « L’arrêt Erika », *Diritto Marittimo*, vol. 114, n.º 4, 2012, págs. 1271 – 1280
- BROWNLIE, I., “The Relations of Nationality in Public International Law”, *British Year Book of International Law*, vol. 39, núm. 1, 1963, págs. 284 – 364
- CAAMAÑO, M. A., y CALDERÓN, J. M., “Globalización Económica y Poder Tributario: ¿Hacia un Nuevo Derecho Tributario?”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, vol. 6, n.º 1, 2002, págs. 179 – 210
- CABALLERO, N. I., “Sentencia de 7 de septiembre de 1927 de la Corte Permanente de Justicia Internacional: La inadvertida visión del caso S. S. Lotus conforme al voto particular de Rafael Altamira”, *Revista Española de Relaciones Internacionales*, vol. 10, n.º 1, 2018, págs. 188 – 276
- CALAMITA, N. J., “Sanctions, Countermeasures, and the Iranian Nuclear Issue”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 42, n.º 5, 2009, págs. 1393 – 1442
- CARLISLE, R., “The ‘American Century’ Implemented: Stettinius and the Liberian Flag of Convenience”, *Business History Review*, vol. 54, n.º 2, 1980, págs. 175 – 191
- , “Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984 – 1988”, *The Northern Mariner / Le marin du nord*, vol. XIX, n.º 3, 2009, pág. 322
- CARREÑO, V., “Suppression of the Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances on the High Seas: Spanish Case Law”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 4, n.º 1, 1996, págs. 91 – 106
- CARRIL, X. M., “Aspectos laborales y de seguridad social de los pabellones de conveniencia”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, vol. 108, n.º 1, 2001, págs. 909 – 927
- CASADO, C., “Vessels on the High Seas: Using a Model Flag State Compliance Agreement to Control Marine Pollution”, *California Western International Law Journal*, vol. 35, n.º 2, 2015, págs. 203 – 236

—. “El Acuerdo de la FAO de 2009 sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, *Noticias de la Unión Europea*, n.º. 326, 2012, págs. 3 – 14

CASTILLO, M., “A propósito de las banderas de conveniencia: nacionalidad del buque y obligaciones del Estado de pabellón”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXI, n.º. 1, 2004, págs. 121 – 149

CHAUMETTE, P., « Le navire, ni territoire, ni personne », *Le Droit maritime français*, n.º. 678, 2007, págs. 99 – 110

CHETAIL, V., « Théorie et pratique de l’asile en droit internationale classique : étude sur les origines conceptuelles et normatives du droit international des réfugiés », *Revue Générale de Droit International Public*, vol. 45, n.º. 2, 2011, págs. 625 – 652

CHRISTODOULOU-VAROTSI, I., “Flag of convenience or not? Challenging the flag of convenience status of EU registration States: An introductory contribution to a controversial debate”, *Neptunus*, vol. 18, n.º. 2, 2012, págs. 1 – 12

CHRISTY, F. T., “Disparate Fisheries: Problems for the Law of the Sea Conference and Beyond”, *Ocean Development and International Law Journal*, vol. 1, n.º. 4, 1974, págs. 337 – 353

CHURCHILL, R. R., “Conflicts between United Nations Security Council Resolutions and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, and Their Possible Resolution”, *International Law Studies*, vol. 84, n.º. 1, 2008, págs. 143 – 157

—, “The Persisting Problem of Non-Compliance with the Law of the Sea Convention: Disorder in the Oceans”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 27, n.º. 4, 2012, págs. 813 – 820

CLAPHAM, J. H., “The Last Years of the Navigation Acts”, *The English Historical Review*, vol. 25, n.º. 99, 1910, págs. 480 – 501

COGLIATI-BANTZ, V. P., “Disentangling the ‘Genuine Link’: Enquiries in Sea, Air and Space Law”, *Nordic Journal of International Law*, vol. 79, n.º. 3, 2010, págs. 383 – 432

COLLINS, R., “Delineating the Exclusivity of Flag State Jurisdiction on the High Seas: ITLOS issues its ruling in the *M/V ‘Norstar’ Case*”, *EJIL: Talk!*, 4 de junio de 2019

CONETTI, G., “Sulla nozione di nave nel diritto internazionale pubblico”, *Trasporti*, vol. 2000, n.º. 80, 2000, págs. 78 – 84

COPPENS, J., “The Essential Role of Malta in Drafting the New Regional Agreement on Migrants at Sea in the Mediterranean Basin”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 44, n.º. 1, 2013, págs. 89 – 113

CORBIER, I., « Le lien substantiel : expression en quête de reconnaissance », *Annuaire de droit maritime et océanique*, vol. 26, n.º. 1, 2008, págs. 269 – 285

CORTHAY, E., “Terrorist Threat on the High Seas Analysis of Some Aspects of the Right of Visit and Self-Defence”, *Indonesian Journal of International Law*, vol. 14, n.º. 2, 2017, págs. 151 – 183

COTTAM, H., y ROE, M., “The impact of transitional changes on maritime transport in Central and Eastern Europe”, *Maritime Policy and Management*, vol. 31, n.º. 4, 2004, págs. 287 – 308

CURRIE, P. J., “Registration of ships under bareboat charter with particular reference to dual registration”, *Diritto Marítimo*, vol. 91, n.º. 1, 1989, págs. 415 – 427

- DAGENAIS, D. “Foreign Ships in American Ports: The Question of NLRB Jurisdiction”, *Cornell International Law Journal*, vol. 9, n.º. 1, 1975, págs. 50 – 81
- DAVIES, M., “Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea”, *Pacific Rim Law and Policy Law*, vol. 12, n.º. 1, 2003, págs. 109 – 142
- DE BRUYNE, J., “Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 45, n.º. 2, 2014, págs. 181 – 232
- DE CONING, E., y STØLSVIK, G., “Combating Organised Crime at Sea: What Role for the United Nations Office on Drugs and Crime?”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 28, n.º. 1, 2013, págs. 189 – 204
- DE CONING, E., y WITBOOI, E., “Towards a new ‘fisheries crime’ paradigm: South Africa as an illustrative example”, *Marine Policy*, vol. 60, n.º. 1, 2015, págs. 208 – 215
- DE LA FAYETTE, L., “ITLOS and the Saga of the Saiga: Peaceful Settlement of a Law of the Sea Dispute”, *The International Journal of Marine and Coastal Law* vol. 15, n.º. 3, 2000, págs. 355 – 392
- DE SOMBRE, E., “Fishing under Flags of Convenience: Using Market Power to Increase Participation in International Regulation”, *Global Environmental Politics*, vol. 5, n.º. 4, 2005, págs. 73 – 94
- DE WOLFF, D., “Hiding behind the Flag: Jurisdictional Impediments Imposed by the Law of the Flag on the Enforcements of Violations of Annex I of Marpol 73/78 Pursuant to the Act to Prevent Pollutions from Ships”, *Fordham International Law Journal*, vol. 42, n.º. 5, 2019, págs. 1475 – 1518
- DEMPSEY, P. S., “Compliance and Enforcement in International Law – Oil Pollution of the Marine Environment by Ocean Vessels”, *Northwestern Journal of International Law & Business*, vol. 6, n.º. 2, 1984, págs. 459 – 561
- DOMÍNGUEZ, M. P., “El Registro Especial de Buques de Canarias”, *Revista Electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja*, vol. 2, n.º. 1, 2004, págs. 99 – 122
- , “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho*, vol. 18, n.º. 1, 2005, págs. 119 – 144
- DOMÍNGUEZ, M.; FREIJEIRO, A. B., y VARELA, M., “El caso quota hopping en el contexto de la política pesquera común”, *Economía Agraria y Recursos Naturales*, vol. 2, n.º. 2, 2002, págs. 133 – 151
- DOUMBOUYA, A., *et al.*, “Assessing the Effectiveness of Monitoring Control and Surveillance of Illegal Fishing: The Case of West Africa”, *Frontiers in Marine Science*, vol. 4, n.º. 1, 2017, págs. 1 – 10
- DRAPIER, S., « Les pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon *bis* français ! », *Le Droit Maritime Français*, vol. 688, n.º. 1, 2008, págs. 3 – 14
- DURUIGBO, E., “Multinational Corporations and Compliance with International Regulations Relating to the Petroleum Industry”, *Annual Survey of International & Comparative Law*, vol. 7, n.º. 1, 2001 págs. 101 – 146
- EDESON, W., “The International Plan of Action on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: The Legal Context of a Non-Legally Binding Instrument”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 16, n.º. 4, 2001, págs. 603 – 624
- EGYAN, G. A., “‘Flag of convenience’ or ‘open registration’ of ships”, *Marine Policy*, vol. 14, n.º. 2, 1990, págs. 106 – 111

- , “The principle of genuine link and the 1986 UN Convention on the Registration of Ships”, *Marine Policy*, 1988, vol. 12, n.º. 3, págs. 314 – 321
- EL MARBOUHE, K., “Criminalidad organizada y tráfico de drogas entre España y Portugal”, *Revista Internacional de Doctrina y Jurisprudencia*, vol. 19, n.º. 1, 2018, págs. 1 – 28
- ELLIS, E. J., “International Law and Oily Waters: A Critical Analysis”, *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, vol. 6, n.º. 1, 1995, págs. 31 – 60
- ELTIS, D., *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, Oxford, 1987
- ELVESTAD, C., y KVALVIK, I., “Implementing the EU-IUU Regulation: Enhancing Flag State Performance through Trade Measures”, *Ocean Development & International Law*, vol. 46, n.º. 3, 2015, págs. 241 – 255
- FAJARDO, T., “Transnational environmental crime: a challenging problema but not yet a legal concept”, *Völkerrechtsblog*, 2017
- FASOULIS, I., y KURT, R. E., “Determinants to the implementation of corporate social responsibility in the maritime industry: a quantitative study”, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, vol. 3, n.º. 1 y 2, 2019, págs. 10 – 20
- FAY, F. M., « La nationalité des navires en temps de paix », *Revue Générale de Droit International Public*, 1973, págs. 1010 – 1078
- FEDOZZI, P., « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 10, núm. 5, 1925, págs. 1 – 222
- FERNÁNDEZ, A., “La Armada y la pesca”, *Cuadernos de Pensamiento Naval*, vol. 22, n.º. 1, 2017, págs. 47 – 58
- FERREL, J. K., “Controlling flags of convenience: one measure to stop overfishing of collapsing fish stocks”, *Environmental Law*, vol. 35, n.º. 2, 2005, págs. 323 – 390
- FERRER, J., “El cumplimiento por la Unión Europea de las sanciones decididas por el Consejo de Seguridad”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 4, n.º. 8, 2000, págs. 453 – 492
- FITZGERALD, M. A., “Seizing Weapons of Mass Destruction from Foreign-Flagged Ships on the High Seas Under Article 51 of the UN Charter”, *Virginia Journal of International Law*, vol. 49, n.º. 2, 2009, págs. 473 – 505
- FOLEY, V. J., y NOLAN, C. R., “The *Erika* Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 33, n.º. 1, págs. 41 – 78
- FORD, J. H., y WILCOX, C., “Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience”, *Marine Policy*, vol. 99, n.º. 1, 2019, págs. 298 – 303
- FRANCKX, E., “*Pacta tertiis* and the Agreement for the implementation of the straddling and highly migratory stocks provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *FAO Legal Papers Online*, vol. 8, n.º. 1, 2000, págs. 1 – 28
- GALLEY, M., “Flagging Interest: Ship Registration, Owner Anonymity, and Sub-standard Shipping”, *Mountbatten Journal of Legal Studies*, vol. 14, n.º. 1, 2013, págs. 87 – 109

- GARCÍA, M. C. *et al.*, “The Prestige Oil Spill in Galicia: Analysis of Legal Compensation Systems and Economic Assessment of Damages to Commercial Fisheries”, *Ocean Yearbook*, vol. 22, n.º. 1, 2008, págs. 445 – 477
- GARCÍA, M., “Falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de delitos contra el medio ambiente (pesca IUU) cometidos por españoles mediante buques de pabellón extranjero en alta mar (Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de diciembre de 2016, asunto *Vidal Armadores*)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 69, n.º. 2, 2017, págs. 345 – 351
- GARCÍA, M., y AGUDO, M. J., “Underwater cultural heritage and submerged objects: conceptual problems, regulatory difficulties. The case of Spain”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 14, n.º. 1, 2008, págs. 1 – 33
- GARCÍA, P., “Migrants by Sea”, *The Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, n.º. 1, 2017, págs. 407 – 422
- GARCÍA-GABALDÓN, J. L., “Pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales. Ventajas e inconvenientes de la creación de un Registro especial en Canarias”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. VII, n.º. 1, 1989, págs. 253 – 289
- GARRIDO, V., “El programa nuclear y de misiles balísticos de Corea del Norte: ¿Optimismo, pragmatismo u optimismo pragmático?”, *Revista UNISCI / UNISCI Journal*, vol. 51, n.º. 1, 2019, págs. 129 – 175
- GAUCI, G. M., “Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 47, n.º. 4, 2006, págs. 479 – 499
- GILMORE, W. C., “Narcotics interdiction at sea: The 1995 Council of Europe Agreement”, *Marine Policy*, vol. 20, n.º. 1, 1996, págs. 3 – 14
- GILMORE, W.; WARBRICK, C., y MCGOLDRICK, D., “Drug Trafficking at Sea: the Case of *R v Charrington and Others*”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 49, n.º. 2, 2000, págs. 477 – 489
- GODIO, L. M. A., “El ‘vínculo genuino’ entre el buque y su Estado de pabellón ante el persistente desafío de las denominadas ‘banderas de conveniencia’”, *El Derecho*, vol. 56, n.º. 14508, 2018, págs. 1 – 5
- GOLDIE, L. F. E., “Recognition and Dual Nationality – A Problem of Flags of Convenience”, *British Yearbook of International Law*, vol. 39, 1963, págs. 220 – 283
- GÓMEZ, L. M., “Influencia de Diego de Covarrubias en la obra de Hugo Grotius (*Mare Liberum*, 1609)”, *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política*, vol. 10, n.º. 2, 2013, págs. 321 – 341
- GONZÁLEZ, J. D., *et al.*, “Jurisprudencia española de Derecho internacional público (1975-1976)”, *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º. 1, 1977 – 1978, págs. 451 – 527
- GONZÁLEZ, J., “La aceptación por la Cámara de los Lores de la responsabilidad patrimonial del Reino Unido en el asunto *Factortame* (Comentario a la sentencia *Regina v. Secretary of State for Transport Ex Parte Factortame Limited and Others* de 28 de octubre de 1999)”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 4, n.º. 7, 2000, págs. 195 – 208
- GRIGGS, L., y LUGTEN, G., “Veil Over the Nets: Unravelling Corporate Liability for IUU Fishing Offences”, *Marine Policy*, vol. 31, n.º. 2, 2007, págs. 159 – 168
- GUILFOYLE, D., “The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in International Waters to Prevent the Spread of Weapons of Mass Destruction”, *Melbourne University Law Review*, vol. 29, n.º. 3, 2005, págs. 733 – 764

- , “Interdicting Vessels to Enforce the Common Interest: Maritime Countermeasures and the Use of Force”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 56, n.º. 1, 2007, págs. 69 – 82
- , “Maritime Interdiction: What Challenges Lie Ahead?”, *Revue Belge de Droit International*, vol. 47, n.º. 1, 2014, págs. 94 – 110
- , “ECHR Rights at Sea: Medvedyev and other v. France”, *EJIL:Talk!*, 2020
- GUTIÉRREZ, C., “Desventuras contemporáneas de la libertad de pesca en alta mar”, *Anales de Derecho*, vol. 17, n.º. 1, 1999, págs. 227 – 258
- HARALAMBIDES, H. E., y YANG, J., “A fuzzy set theory approach to flagging out: towards a new Chinese shipping policy”, *Marine Policy*, vol. 27, n.º. 1, 2003, págs. 13 – 22
- HARE, J., “Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry”, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, vol. 26, n.º. 3, 1997, págs. 571 – 594
- HAROLDS, L. R., “Some Legal Problems Arising out of Foreign Flag Operations”, *Fordham Law Review*, vol. 28, n.º. 2, 1959, págs. 295 – 315
- HARRINGTON, C. A., “Heightened Security: The Need to Incorporate Articles 3bis(1)(1) and 8bid(5)(e) of the 2005 Draft SUA Protocol into Part VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *Pacific Rim Law & Policy Journal*, vol. 16, n.º. 1, 2007, págs. 107 – 136
- HATCHER, A.; FRERE, J.; PASCOE, S., y ROBINSON, K., ““Quota-hopping” and the foreign ownership of UK fishing vessels”, *Marine Policy*, vol. 26, n.º. 1, 2002, págs. 1 – 11
- HAYASHI, M., “The 1995 Agreement on the conservation and management of straddling and highly migratory fish stocks: significance for the Law of the Sea Convention”, *Ocean & Coastal Management*, vol. 29, n.º. 1 – 3, 1995, págs. 51 – 69
- HENRIKSEN, T., “Revisiting the Freedom of Fishing and Legal Obligations on States Not Party to Regional Fisheries Management Organizations”, *Ocean Development and International Law*, vol. 40, n.º. 1, 2009, págs. 80 – 96
- HERMAN, L., “Flags of convenience – New Dimensions to an Old Problem”, *McGill Law Journal*, vol. 24, n.º. 1, 1978, págs. 1 – 28
- HINOJOSA, L. M., “The Legislative Role of the Security Council in its Fight against Terrorism: Legal, Political and Practical Limits”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 57, n.º. 2, 2008, págs. 333 – 359
- HINRICHS, X., “Measures against Smuggling of Migrants at Sea: A Law of the Sea related Perspective”, *Revue Belge de Droit International*, vol. 36, n.º. 2, 2003, págs. 413 – 451
- HOFFMAN, J.; SÁNCHEZ, R. J., y TALLEY, W. K., “Determinants of Vessel Flag”, *Research in Transportation Economics*, vol. 12, n.º. 1, 2005, págs. 173 – 219
- HONNIBALL, A. N., “Freedom of Navigation Following the *M/V ‘Norstar’* Case”, *The Norwegian Centre for the Law of the Sea*, 4 de junio de 2019
- HONNIBALL, A. N., y SCHATZ, V. J., “The C-Star’s Odyssey and the International Law of the Sea”, *Völkerrechtsblog*, 21 de agosto de 2017
- HOWARD, A. T., “Personification of the vessel: fact or fiction?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1990, págs. 319 – 329

- HUANG, J., y HU, J., “Can Free Trade Agreements Enhance MARPOL 73/78 Compliance?”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 43, n.º. 1, 2018, págs. 59 – 92
- HUBBARD, V. K., “Registration of a Vessel under Vanuatu Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 13, n.º. 2, 1982, págs. 235 – 244
- IGLESIAS, J. L., “El derecho al pabellón de las organizaciones internacionales”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 24, n.ºs. 3 – 4, 1971, págs. 339 – 352
- IGLESIAS, M., “El transporte marítimo internacional. Una perspectiva económica, medioambiental y jurídica”, *Anuario Hispano Luso Americano de Derecho Internacional*, vol. 21, n.º. 1, 2013, págs. 305 – 337
- JESSUP, P. C., “The United Nations Conference on the Law of the Sea”, *Columbia Law Review*, vol. 59, n.º. 2, 1959, págs. 234 – 268
- JIN, A. T. K., “The Regulation of Vessel-Source Marine Pollution: Reconciling the Maritime and Coastal State Interests”, *Singapore Journal of International and Comparative Law*, vol. 1, n.º. 1, 1997, págs. 355 – 381
- JUSTE, J., “El accidente del Prestige y el Derecho internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, n.º. 1, 2003, págs. 15 – 42
- , “After the Prestige Oil Spill: Measures Taken by Spain in an Evolving Legal Framework”, *Spanish Yearbook of International Law*, n.º. 10, 2004, págs. 1 – 37
- KABAI, M., “Current Legal Developments – Shipping”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 30, n.º 1, 2015, págs. 189 – 198
- KARAMAN, T. A., “Comparative Study on the Liability of Classification Societies To Third Party Purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 42, n.º. 1, 2011, págs. 125 – 158
- KAUFMANN, E., « Règles générales du droit de la paix », *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye*, Brill / Nijhoff, Leiden / Boston, 1937, págs. 1 – 312
- KILPATRICK, R. L., y SMITH, A., “The International Legal Obligation to Rescue during Mass Migration at Sea: Navigating the Sovereign and Commercial Dimensions of a Mediterranean Crisis”, *University of San Francisco Maritime Law Journal*, vol. 28, n.º. 2, 2016, págs. 141 – 194
- KIRCHNER, A., “Maritime Security: Consequences for the Maritime Transport Industry”, *Ocean Yearbook*, vol. 19, n.º. 1, 2005, págs. 299 – 309
- KOLB, R., « La règle résiduelle de liberté en droit international public (« tout ce qui n'est pas interdit est permis ») –aspects théoriques– », *Revue Belge de Droit International / Belgisch tijdschrift voor internationaal recht*, vol. XXXIV, núm. 1, 2001, págs. 100 – 127
- KRASKA, J., “Maritime Interdiction of North Korean Ships under Sanctions”, *Ecology Law Quarterly*, vol. 46, n.º. 1, 2019, págs. 215 – 238
- LANFRANCO, M. L., “El Transporte de mercaderías por agua en la integración regional MERCOSUR”, *Revista Aportes para la Integración Latinoamericana*, vol. 15, n.º. 20, 2009, págs. 68 – 143
- LE COUVIOUR, K., “Erika: l'arrêt salvateur de la Cour de cassation”, *Semaine Juridique*, vol. 47, n.º. 1, 2012, págs. 1095 – 2099

- LE GALLIC, B., y COX, A., “An economic analysis of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing: Key drivers and possible solutions”, *Marine Policy*, vol. 30, n.º. 6, 2006, págs. 689 – 695
- LEROY, A.; GALLETI, F., y CHABOUD, C., “The EU restrictive trade measures against IUU fishing”, *Marine Policy*, vol. 64, n.º. 1, 2016, págs. 82 – 90
- LI, K. X., “The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships”, *Transportation Research Part E 35*, vol. 35, n.º. 2, 1999, págs. 135 – 143
- LI, K. X., y WONHAM, J., “Registration of Vessels”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 14, n.º. 1, 1999, págs. 137 – 154
- , “Who is safe and who is at risk: a study of 20-year-recod on accident total loss in different flags”, *Maritime Policy & Management*, vol. 26, n.º. 2, 1999, págs. 137 – 144
- LIDDICK, D., “The dimensions of a transnational crime problem: the case of IUU fishing”, *Trends in Organized Crime*, vol. 17, n.º. 4, 2014, págs. 290 – 312
- LODGE, M. W., y NANDAN, S. N., “Some Suggestions Towards Better Implementation of the United Nations Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks of 1995”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 20, n.º. 3-4, 2005, págs. 345 – 380
- LOGAN, S. E., “The Proliferation Security Initiative: Navigating the Legal Challenges”, *Journal of Transnational Law and Policy*, vol. 14, n.º. 2, 2005, págs. 253 – 274
- LUO, M.; FAN, L., y LI, K. X., “Flag choice behavior in the world merchant fleet”, *Transportmetrica A: Transport Science*, vol. 9, n.º. 5, 2013, págs. 429 – 450
- MAESTRO, A. M., “Jurisprudencia española en materia de Derecho internacional público - Comentarios de sentencias - Represión del tráfico de estupefacientes en alta mar - Derecho del mar - Jurisdicción de Estados distintos del Estado de pabellón - Jurisdicción preferente del Estado de pabellón - Cooperación internacional en la lucha contra el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas - Alteración de los signos distintivos de un buque: Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 11 de noviembre de 2015 (ROJ: STS 4587/2015)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 68, n.º. 1, 2016, págs. 135 – 138
- MALVAGNI, A., “Los buques de bandera de conveniencia y la jurisdicción de mar”, *Revista Jurídica de Buenos Aires*, vols. 1 y 2, 1961, pág. 105 - 126
- MARCOPOULOS, A. J., “Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 32, n.º. 1, 2007, págs. 277 – 312
- MÁRQUEZ, C., “La relaciones entre el Derecho internacional y la práctica interno en el ámbito de los derechos humanos y la responsabilidad de las empresas”, *Anuario Español de Derecho Internacional*, vol. 34, n.º. 1, 2018, págs. 707 – 728
- MARTÍN, A. F., “El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras”, *Hacienda Canaria*, n.º. 12, 2005, págs. 47 – 60
- MARTÍNEZ, J. A., “De las banderas de conveniencia a los segundos registros”, *Tribuna Social*, n.º. 49, 1995, págs. 36 – 39
- MATLIN, D. F., “Re-evaluating the status of flags of convenience under International Law”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 23, n.º. 5, 1990 – 1991, págs. 1017 – 1055

- MCCONNELL, M. L., “‘... Darkening confusion mounted upon darkening confusion’: the search for the elusive genuine link”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 16, n.º. 3, 1985, págs. 365 – 396
- MCDUGAL, M. S.; BURKE, W. T., y VLASIC, I. A., “The Maintenance of Public Order at Sea and the Nationality of Ships”, *American Journal of International Law*, vol. 54, n.º. 1, 1960, págs. 25 – 116
- MCDORMAN, T. L., “Stateless Fishing Vessels, International Law and the U.N. High Seas Fisheries Conference”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 25, n.º. 4, 1994, págs. 531 – 555
- MCLAUGHLIN, R., “Article 110 of the Law of the Sea Convention 1982 and Jurisdiction over Vessels without Nationality”, *George Washington International Law Review*, vol. 51, n.º. 3, 2019, págs. 373 – 406
- METAXAS, B. N., “Flags of convenience”, *Marine Policy*, vol. 5, n.º. 1, 1981, págs. 52 – 66
- MIKELIS, N. E., “A Statistical Overview of Ship Recycling”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 7, n.º. 1, 2008, págs. 227 – 239
- MILLER, A. M. M.; BUSH, S. R., y MOL, A. P. J., “Power Europe: EU and the illegal, unreported and unregulated tuna fisheries regulation in the West and Central Pacific Ocean”, *Marine Policy*, vol. 45, n.º. 1, 2014, págs. 138 – 145
- MILLER, D. D., y SUMAILA, U. R., “Flag use behavior and IUU activity within the international fishing fleet: Refining definitions and identifying areas of concern”, *Marine Policy*, vol. 44, n.º. 1, 2014, págs. 204 – 211
- MISHRA, S., “Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009: An analysis from the perspective of India, Pakistan and Bangladesh”, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, vol. 2, n.º. 1, 2018, págs. 22 – 30
- MOLENAAR, E. J., “The Concept of ‘Real Interest’ and Other Aspects of Co-operation through Regional Fisheries Management Mechanisms”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, n.º. 4, 2000, págs. 475 – 532
- , “Non-Participation in the Fish Stocks Agreement: Status and Reasons”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 26, n.º. 2, 2011, págs. 195 – 234
- MOMTAZ, D., « La Convention des Nations Unies sur les conditions d’immatriculation des navires », *Annuaire Français de Droit International*, vol. 32, n.º. 1, 1986, págs. 715 – 735
- , « La protection des membres étrangers de l’équipage du navire par l’état du pavillon », *Annuaire du Droit de la Mer*, vol. XI, n.º. 1, 2006, págs. 369 – 376
- MONTEBELLO, C., “Le bandiera di convenienza, sistemi di registrazione alternativi e Port State control”, *Trasporti: Diritto, economia, politica*, vol. 85, n.º. 1, 2001, págs. 149 – 185
- MONTERO, F. J., “Open registers: past, present and future”, *Marine Policy* vol. 27, n.º. 1, 2003, págs. 513 – 523
- MOORE, G., “The Food and Agriculture Organisation of the United Nations Compliance Agreement”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 10, n.º. 3, 1995, págs. 412 – 425
- MORENO, C., “Bareboat Charter Registration in the light of International Instruments”, *Revue Juridique NEPTUNUS / NEPTUNUS Law Review*, vol. 1, n.º. 4, 1996, págs. 1 – 5

- MORENO-LAX, V.; GHEZELBASH, D., y KLEIN, N., “Between life, security and rights: Framing the interdiction of ‘boat migrants’ in the Central Mediterranean and Australia”, *Leiden Journal of International Law*, vol. 32, n.º. 4, 2019, págs. 715 – 740
- MÜLLER, W., “Völkerrechtliche Probleme einer Europäischen Flagge zur See”, *Swiss Review of International & European Law*, vol. 3, n.º. 1, 1993, págs. 325 – 334
- NDENDE, M., « L’activité normative des Nations-Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux », *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, vol. 1, n.º. 1, 2009, págs. 5 – 18
- NEGRET, C. F. L., “Pretending to be Liberian and Panamanian: Flags of Convenience and the Weakening of the Nation State on the High Seas”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 47, n.º. 1, 2016, págs. 1 – 28
- NGUYEN, T. T.; GHADERI, H.; CAESAR, L. D., y CAHOON, S., “Current Challenges in the Recruitment and Retention of Seafarers: An Industry Perspective from Vietnam”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 30, n.º. 2, 2014, págs. 217 – 242
- NORCHI, C. H., “The Deepwater Horizon Incident”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 16, n.º. 2, 2011, págs. 245 – 252
- NOVAK, F., “Caso Barcelona Traction Light and Power Company Limited – España vs Bélgica (1970)”, *Agenda Internacional*, vol. 4, n.º. 8, 1997, págs. 98 – 104
- NOYES, J. E., “The US Oil Pollution Act of 1990”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, vol. 7, n.º. 1, 1992, págs. 42 – 56
- ODIER, F., « Le pavillon du navire : évolution actuelle de l’approche », *Espaces et Ressources Maritimes*, vol. 3, n.º. 1, 1988, págs. 104 – 111
- OJINAGA, R., “Spain and the Monetary Gold Doctrine in the M/V ‘Norstar’ Case”, *The Spanish Yearbook of International Law*, vol. 22, n.º. 1, 2018, págs. 451 – 474
- O’KEEFE, R., “ITLOS flags its intent”, *The Cambridge Law Journal*, vol. 59, n.º. 3, 2000, págs. 428 – 431
- OSIEKE, E., “Flags of convenience vessels: recent developments”, *American Journal of International Law*, vol. 73, n.º. 4, 1979, págs. 604 – 627
- ÖZÇAYIR, O., “The Use of Port State Control in Maritime Industry and Application of the Paris MOU”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 14, n.º. 2, 2009, págs. 201 – 240
- PAIXÃO, A. C., y MARLOW, P. B., “A review of the European Union shipping policy”, *Maritime Policy and Management*, vol. 28, n.º. 2, 2001, págs. 187 – 198
- PANCRACIO, J. P., « L’affaire de l’Achille Lauro et le droit international », *Annuaire Français de Droit International*, vol. 31, n.º. 1, 1985, págs. 221 – 236
- PAPANICOLOPULU, I., “The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview”, *International Review of the Red Cross*, vol. 98, n.º. 2, 2016, págs. 491 – 514
- PAPASTAVRIDIS, E., “Interception of Human Beings on the High Seas: A Contemporary Analysis Under International Law”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, vol. 36, n.º. 1, 2009, págs. 145 – 228
- , “The Aquarius Incident and the Law of the Sea: Is Italy in Violation of the Relevant Rules?”, *EJIL:Talk!*, 27 de junio de 2018

- , “The European Convention of Human Rights and Migration at Sea: Reading the “Jurisdictional Threshold” of the Convention Under the Law of the Sea Paradigm”, *German Law Journal*, vol. 21, n.º. 1, 2020, págs. 417 – 435
- PATL, R., “States’ Positive Obligation with respect to Human Trafficking: The European Court of Human Rights Breaks New Ground in *Rantsev v. Cyprus and Russia*”, *Boston University International Law Journal*, vol. 29, n.º. 1, 2011, págs. 79 – 142
- PAYNE, R., “Flags of Convenience and Oil Pollution: A Threat to National Security”, *Houston Journal of International Law*, vol. 3, n.º. 1, 1980, págs. 67 – 100
- ПЕТРОВ, А., «Льготы судовладельцам», *Водный Транспорт*, 1987, № 22 [PETROV, A., “Beneficios para los navieros”, *Transporte naval*, vol. 22, n.º. 1, 1987]
- PETROSSIAN, G. A.; MARTEACHE, N., y VIOLLAZ, J., “Where do ‘Undocumented’ Fish Land? An Empirical Assessment of Port Characteristics for IUU Fishing”, *European Journal on Criminal Policy and Research*, vol. 21, n.º. 3, 2015, págs. 337 – 351
- PIGRAU, A., “El caso de las Islas Marshall: colonialismo, armas nucleares y justicia ambiental”, *Anuario Español de Derecho Internacional*, vol. 34, n.º. 1, 2018, págs. 443 – 462
- PIJACA, M., y MANDIĆ, N., “Bareboat Charter Registry”, *Transactions on Maritime Science*, vol. 5, n.º. 1, 2016, págs. 48 – 52
- PINIELLA, F.; ALCAIDE, J. I., y RODRÍGUEZ-DÍAZ, E., “The Panama Ship Registry: 1917-2017”, *Marine Policy*, vol. 77, n.º. 1, 2017, págs. 13 – 22
- PINTO, R., « Les pavillons de complaisance », *Journal de Droit International*, vol. 87, n.º. 1, 1960, págs. 345 – 369
- PONS, X., “La Unión Europea y el acuerdo de la FAO sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, *Revista General de Derecho Europeo*, n.º. 27, 2012
- , “Spain and the fight against IUU fishing”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, n.º. 1, 2017, págs. 423 – 431
- POURCHASSE, P., “Danish shipping in the Mediterranean during the Revolutionary wars (1793-1795)”, *International Journal of Maritime History*, vol. 28, n.º. 1, 2016, págs. 165 – 179
- POWELL, E., “Taming the beast: How the international legal regime creates and contains flags of convenience”, *Annual Survey of International and Comparative Law*, vol. 19, n.º. 1, 2013, págs. 263 – 300
- PROGOULAKI, M., y THEOTOKAS, I., “Managing culturally diverse human resources as a shipping company’s core competency”, *Maritime Policy & Management*, vol. 43, n.º. 7, 2016, págs. 860 – 873
- PROUSIS, T. C., “Risky business: Russian trade in the Ottoman Empire in the early nineteenth century”, *Mediterranean Historical Review*, vol. 20, n.º. 2, 2005, págs. 201 – 226
- PULIDO, J. L., “The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 36, n.º. 4, 2005, págs. 487 – 544
- RAYFUSE, R. G., “Countermeasures and High Seas Enforcement”, *Netherlands International Law Review*, vol. 51, n.º. 1, 2004, págs. 41 – 76

- REULAND, R. C. F., “Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 22, n.º. 5, 1989, págs. 1161 – 1230
- REUSS, M., y PICHON, J., “The European Union’s Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies: An International Law Perspective on the Amendment of the EC Directive on Common rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organisations and for the Relevant Activities of Maritime Administrations”, *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht / Heidelberg Journal of International Law*, vol. 67, n.º. 1, 2007, págs. 119 – 144
- REY, E., “La conservación de los recursos vivos en la alta mar y las nuevas tendencias de la legislación en América Latina”, *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho internacional*, vol. 12, n.º 1, 1995, págs. 99 – 162
- REY A., “La liberación inmediata de buques y sus tripulaciones (artículo 292 de la CNUDM). La inauguración de la actividad jurisprudencial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (comentario a la Sentencia de 4 de diciembre de 1997, asunto *M/V Saiga* (nº 1), San Vicente y las Granadinas c. Guinea”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, vol. 1, n.º. 1, 1997, págs. 679 – 689
- REY, A., y SOBRINO, J. M., “Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (United Nations Food and Agriculture Organisation. Roma, 2001)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 54, n.º. 1, 2002, págs. 481 – 487
- RIBES, M. I., “La actividad del personal que presta servicios a bordo de buques y sus problemas frente al encuadramiento en un régimen de seguridad social”, *e-Revista Internacional de la Protección Social*, vol. 1, n.º. 1, 2016, págs. 23 – 39
- RÍOS, J., “Jurisprudencia española en materia de Derecho internacional público - Comentarios de sentencias – Jurisdicción universal y principio de subsidiariedad – Competencia de la jurisdicción española – LOPJ – LO 1/2014 – Extraterritorialidad – Delitos de lesa humanidad: Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 1 de julio de 2015 (ROJ: ATS 5751/2015) – Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 20 de octubre de 2015 (ROJ: ATS 8634/2015)”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 68, n.º. 1, 2016, págs. 132 – 135
- RITUCCI-CHINNI, A., “Ship Pollution to International Cruise Ship Pollution: How Harmonizing the International Legal Regime Can Help Save the Seas”, *The Dartmouth Law Journal*, vol. 7, n.º. 1, 2009, págs. 27 – 60
- ROIS, L., “El control por el Estado de sus nacionales como medio para combatir las actividades pesqueras ilícitas: El Real Decreto 1134/2002 de 31 de octubre, sobre la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 6, n.º. 1, 2003, págs. 1 – 12
- ROS, N., “Modern Law of the Sea: From Governance to Privatization”, *Waseda Bulletin of Comparative Law*, vol. 37, n.º. 1, 2019, págs. 11 – 37
- , « Les Seychelles, laboratoire de la privatisation des mers », *Neptunus*, vol. 26, n.º. 1, 2020, págs. 1 – 19
- ROSELLO, M., “Cooperation and unregulated fishing: interactions between customary international law, and the European Unión IUU fishing regulation”, *Marine Policy*, vol. 84, n.º. 1, 2017, págs. 306 – 312
- ROSSI, V., “The Dismantling of End-of-Life Ships: The Honk Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships”, *The Italian Yearbook of International Law*, vol. 20, n.º. 1, 2010, págs. 275 – 298

- SAGE, B., “Identification of ‘High Risk Vessels’ in coastal waters”, *Marine Policy*, vol. 29, n.º. 4, 2005, págs. 349 – 355
- SÁNCHEZ, J. I., “Derecho comunitario y Derecho del mar (Observaciones a la sentencia del TJCE de 24 de noviembre de 1992, Poulsen C-286/90)”, *Revista de Instituciones Europeas*, vol. 20, n.º. 1, 1993, págs. 141 – 154
- SANG-MAN, K., y JINGHO, K., “Flags of Convenience in the Context of the OECD BEPS Package”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, n.º. 2, 2018, págs. 221 – 238
- SCHATZ, V. J., “Fishing for Interpretation: The ITLOS Advisory Opinion on Flag State Responsibility for Illegal Fishing in the EEZ”, *Ocean Development and International Law*, vol. 47, n.º. 4, 2016, págs. 327 – 345
- , “The battle against transnational fisheries crime”, *Völkerrechtsblog*, 2017
- SCHATZ, V., y ENDEMANN, F., “The Vatican City State’s Refusal to Grant its Flag to Search and Rescue Vessels of NGOs Operating the Mediterranean”, *The Italian Yearbook of International Law*, vol. 28, n.º. 1, 2019, págs. 97 – 109
- SCHMIDT, C. C., “Economic Drivers of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 20, n.º. 3 y 4, 2005, págs. 479 – 507
- SCOTT, J. B., “United States – Norway Arbitration Award”, *American Journal of International Law*, vol. 17, n.º. 1, 1923, págs. 287 – 290
- SERDY, A., “Bringing Taiwan into the International Fisheries Fold. The Legal Personality of a Fishing Entity”, *British Yearbook of International Law*, vol. 75, n.º. 1, 2005, págs. 183 – 221
- , “The Shaky Foundations of the FAO Port State Measures Agreement: How Watertight Is the Legal Sea against Access for Foreign Fishing Vessels?”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 31, n.º. 3, 2016, págs. 422 – 441
- , “*Pacta Tertius* and Regional Fisheries Management Mechanisms: The IUU Fishing Concept as an Illegitimate Short-Cut to a Legitimate Goal”, *Ocean Development & International Law*, vol. 48, n.º. 3 – 4, 2017, págs. 345 – 364
- SHAUGHNESSY, T., y TOBIN, E., “Flags of inconvenience: freedoms and insecurity on the High Seas”, *Journal of International Law & Policy*, vol. V, 2006 – 2007, págs. 1 - 31
- SHILS, E., “The flag of necessity fleet and the American economy”, *Labour Law Journal*, vol. 13, n.º. 2, 1962, págs. 151 – 170
- SILBER, G. K., y ADAMS, J. D., “Vessels Operations in the Arctic, 2015 – 2017”, *Frontiers in Marine Science*, vol. 6, n.º. 2, 2019, págs. 1 – 18
- SILOS, J. M., *et al.*, “Trends in the global market for crews: A case study”, *Marine Policy*, vol. 36, n.º. 4, 2012, págs. 845 – 858
- SINAN, I. M., “UNCTAD and Flags of Convenience”, *Journal of World Trade Law*, 1984, págs. 95 – 109
- SINGH, N., “International Law Problems of Merchant Shipping”, *RCADI*, vol. 107, Brill / Nijhoff, Den Haag, 1962, págs. 1 – 167
- , “Pabellón del buque y responsabilidad del Estado (nacionalidad del buque y nacionalidad del Estado)”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 1, n.º. 1, 1981, págs. 161 – 173

- SLOANE, R. D., “Breaking the Genuine Link. The Contemporary International Legal Regulation of Nationality”, *Harvard International Law Review*, vol. 50, n.º. 1, 2009, págs. 1 – 60
- SMITH, M., “The Deepwater Horizon Disaster: An Examination of the Spill’s Impact on the Gap in International Regulation of Oil Pollution from Fixed Platforms”, *Emory International Law Review*, vol. 25, n.º. 3, 2011, págs. 1477 – 1516
- SOBRINO, J. M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, n.º. 1, 2003, págs. 79 – 116
- , “Una aproximación desde el derecho comunitario a la catástrofe del Prestige”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, n.º. 8, 2004, págs. 853 – 874
- , “La protección marítima, nueva dimensión de la política marítima de la Unión Europea”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 11, n.º. 27, 2007, págs. 417 – 462
- , “Piratería y Terrorismo en el Mar”, *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2008 / Vitoria-Gasteizko Nazioarteko Zuzenbidearen eta Nazioarteko Harremanen Ikastaroak 2008*, vol. 1, n.º. 1, 2009, págs. 81 – 148
- SODIK, D. M., “Analysis of IUU Fishing in Indonesia and the Indonesian Legal Framework Reform for Monitoring, Control and Surveillance of Fishing Vessels”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 24, n.º. 1, 2009, págs. 67 – 100
- SOMERS, E., y GONSAELES, G., “The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss for International Shipping Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 41, n.º. 1, 2010, págs. 57 – 84
- SØRENSEN, M., “Law of the Sea”, *International Conciliation*, vol. 520, n.º. 1, 1958, págs. 193 – 256
- SONG, A. M., y SOLIMAN, A., “Situating human rights in the context of fishing rights – Contributions and contradictions”, *Marine Policy*, vol. 103, n.º. 1, 2019, págs. 19 – 26
- SPADI, F., “Bolstering the Proliferation Security Initiative at sea. A comparative analysis of ship-boarding as a bilateral and multilateral implementing mechanism”, *Nordic Journal of International Law*, vol. 75, n.º. 2, 2006, págs. 249 – 278
- SPICER, W., “Deepwater Horizon Lesson for the Offshore”, *Dalhousie Law Journal*, vol. 37, n.º. 1, 2014, págs. 205 – 232
- STRATI, A., “Greek Shipping Interests and the UN Convention on the Law of the Sea”, en KARIOTIS, T. C., *Greece and the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Den Haag / London / Boston, 1997, págs. 255 – 289
- SUÁREZ, P., “Los pabellones de conveniencia”, *Ingeniería Naval*, vol. 2006, n.º. 835, 2006, págs. 75 – 84
- SUSILOWIDJOJO, H., y TOH, R. S., “Flags of Convenience Shipping in the 1980s: The American Perspective”, *Transportation Journal*, vol. 26, n.º. 4, 1987, págs. 34 – 42
- TACHE, S. W., “The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link”, *International Lawyer*, vol. 16, n.º. 2, 1982, págs. 301 – 312
- TAKEI, Y., “Assessing Flag State Performance in Legal Terms: Clarifications of the Margin of Discretion”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 28, n.º. 1, 2013, págs. 97 – 134
- THEILENS, J. T., “What’s in a Name: The Illegality of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 23, n.º. 3, 2013, págs. 533 – 550

- TEJO, C., “La insuficiente regulación de los acuerdos pesqueros durmientes en el Reglamento (UE) 2017/2403 sobre la gestión sostenible de las flotas exteriores”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 59, n.º. 1, 2018, págs. 187 – 218
- THUONG, L. T., “From Flags of Convenience to Captive Ship Registries”, *Transportation Journal*, vol. 27, n.º. 2, 1987, págs. 22 – 34
- TOH, R. S., y PHANG, S. K., “Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future”, *Transportation Journal*, vol. 33, n.º. 2, 1993, págs. 31 – 39
- TONDINI, M., “The legality of intercepting boat people under search and rescue and border control operations”, *The Journal of Maritime Law*, vol. 18, n.º. 1, 2012, págs. 59 – 74
- TREVISANUT, S., “Twenty Years of Prompt Release of Vessels: Admissibility, Jurisdiction, and Recent Trends”, *Ocean Development & International Law*, vol. 48, n.ºs. 3 y 4, págs. 300 – 312
- TSAMENYI, M.; PALMA, M. A.; MILLIGAN, B., y MFODWO, K., “The European Council Regulation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An International Fisheries Law Perspective”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 25, n.º. 1, 2010, págs. 5 – 32
- TSIAKLAGKANOU, D., “Prejudiciul ecologic după hotărârea Erika”, *Revista de Drept Maritim*, vol. 2017, n.º. 1, 2017, págs. 121 – 140
- TUERK, H., “Liability of international organisations for illegal, unreported and unregulated fishing”, *Indian Journal of International Law*, vol. 55, n.º. 2, 2015, págs. 161 – 176
- VALENTINE, V. F.; BENAMARA, H., y HOFFMANN, J., “Maritime transport and international seaborne trade”, *Maritime Policy and Management*, vol. 40, n.º. 3, 2013, págs. 226 – 242
- VAN DER MENSBRUGGHE, Y., « Le paquet Erika III : Un bouquet varié de propositions concernant la sécurité maritime de l’Union Européenne », *Annuaire du droit de la mer*, vol. XI, n.º. 1, 2006, págs. 85 – 100
- VAN FOSSEN, A., “Flags of Convenience and Global Capitalism”, *International Critical Thought*, vol. 6, n.º. 3, 2016, págs. 359 – 377
- , “Law and Political Economy in Vanuatu’s Tax Haven”, *Comparative Law Journal of the Pacific / Journal de Droit Comparé du Pacifique*, vol. XVIII, n.º. 1, 2015, pág. 166
- VAN ITTERSUM, M. J., “Preparing *Mare liberum* for the Press: Hugo Grotius’ Rewriting of Chapter 12 of *De iure praedae* in November-December 1608”, *Grotiana*, vol. 26 – 28, n.º. 1, 2005 – 2007, págs. 246 – 280
- VESTERGAARD, C., “The European Union, its Overseas Territories and Non-Proliferation: The Case of Arctic Yellowcake”, *Non-Proliferation Papers*, vol. 25, n.º. 1, 2013, págs. 1 – 12
- VINAR, B., “Effect of the ‘genuine link’ principle of the 1958 Geneva Convention on the national character of a ship”, *New York University Law Review*, vol. 35, n.º. 1, 1960, págs. 1049 – 1067
- VINOGRADOV, S., “The Impact of the Deepwater Horizon: The Evolving International Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Prevention, Preparedness, and Response”, *Ocean Development & International Law*, vol. 44, n.º. 4, 2013, págs. 335 – 362
- VOELCKEL, M., «Les navires à équipages multinationaux dans la forcé multilatérale», *Annuaire Français de Droit International*, vol. 11, n.º. 1, 1965, págs. 734 – 749

- VON HEINEGG, W. H., “The Proliferation Security Initiative: Security vs. Freedom of Navigation?”, *International Law Studies*, vol. 81, n.º. 1, 2006, págs. 55 – 76
- WACHENFELD, M., “Reflagging Kuwaiti Tankers: A U. S. Response in the Persian Gulf”, *Duke Law Journal*, vol. 38, n.º. 1, 1988, págs. 174 – 202
- WANERMAN, R. O. G., “Freezing Out Noncompliant Ships: Why the Arctic Council Must Enforce the Polar Code”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 47, n.º. 1, 2015, págs. 429 – 451
- WARNER, R., *Protecting the Oceans Beyond National Jurisdiction: Strengthening the International Law Framework*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden / Boston, 2009
- WARNER-KRAMER, D. M., y CANTY, K., “Stateless Fishing Vessels: The Current International Regime and a New Approach”, *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 5, n.º. 2, 2000, págs. 227 – 244
- WATTS, A. D., “The Protection of Merchant Ships”, *British Yearbook of International Law*, vol. 33, n.º. 1, 1957, págs. 52 – 84
- WEFERS BETTINK, H. W., “Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships”, *Netherlands Yearbook of International Law*, vol. 18, n.º. 1, 1987, págs. 69 – 119
- WILMSHURST, E., “The Chatham House Principles of International Law on the Use of Force in Self-Defence”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 55, n.º. 4, 2006, págs. 963 – 972
- WING, M. J., “Rethinking the Easy Way Out: Flags of Convenience in the Post-September 11th Era”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 28, n.º. 1, 2004, págs. 173 – 190
- WOLFRUM, R., “Reflagging and Escort Operation in the Persian Gulf: An International Law Perspective”, *Virginia Journal of International Law*, vol. 29, n.º. 2, 1989, págs. 387 – 400
- YANNOPOULOS, G. N., “The Economics of ‘Flagging Out’”, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 22, n.º.2, 1988, págs. 197 – 207
- , “World Shipping: Between Liberalism and Protectionism”, *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*, vol. 45, n.º. 1, 1989, págs. 45 – 53
- YTURRIAGA, J. A., “Acuerdo de 1995 sobre conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios”, *Anuario Argentino de Derecho Internacional*, vol. VII, n.º. 1, 1996/1997, págs. 15 – 61
- ZHANG, P., *et al.*, “Navigating seafarer’s right to life across the shipping industry”, *Marine Policy*, vol. 99, n.º. 1, 2019, págs. 80 – 86
- ZHAO, M., y AMANTE, M. S. V., “Chinese and Filipino Seafarers: A Race to the Top or the Bottom?”, *Modern Asian Studies*, vol. 39, n.º. 3, 2005, págs. 535 – 557
- ZOU, K., “Maritime Enforcement of United Nations Security Council Resolutions: Use of Force and Coercive Measures”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 26, n.º. 2, 2011, págs. 235 – 261

TABLA DE TRATADOS

A) Tratados multilaterales

Tratado Webster – Ashburton, de 9 de agosto de 1842

Tratado de Berlín de 13 de julio de 1878

Convenio internacional para regular la policía de pesca en el Mar del Norte de 1882

Acta general de Bruselas, de 2 de julio de 1890, sobre la supresión de la trata de esclavos africanos

Convención VII de La Haya relativa a la Transformación de Buques de Comercio en Barcos de Guerra, de 1907

Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, de 23 de septiembre de 1910

Tratado de Paz de Versalles, de 28 de junio de 1919

Convenio 7 de la OIT sobre la edad mínima (trabajo marítimo) de 1920

Convenio 8 de la OIT sobre la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio, de 9 de julio de 1920

Convenio 9 de la OIT sobre la colocación de la gente de mar, de 10 de julio de 1920

Declaración relativa al reconocimiento del derecho del pabellón a los Estados que no poseen litoral marítimo, hecha en Barcelona el 21 de abril de 1921

Convenio 23 de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar de 1926

Convención de Bruselas de 10 de abril de 1926 para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques

Convenio 22 de la OIT sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, adoptado en Ginebra el 24 de junio de 1926

Convención concerniente a determinadas cuestiones relativas a conflictos de leyes de nacionalidad, hecha en La Haya de 12 de abril de 1930, 179 *LNTS* 89

Convenio 53 de la OIT sobre los certificados de capacidad de los oficiales de 1936

Convenio 54 de la OIT sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1936

Convenio 55 de la OIT sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar de 1936

Convenio 56 de la OIT sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar de 1936

Convenio 57 de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1936

Convenio 58 (revisado) de la OIT sobre la edad mínima (trabajo marítimo) de 1936

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, 15 *UNTS* 295

Convenio 68 de la OIT sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de los buques) de 1946

Convenio 70 de la OIT sobre la seguridad social de la gente de mar de 1946

Convenio 71 de la OIT sobre las pensiones de la gente de mar de 1946

Convenio 72 de la OIT sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1946

Convenio 73 de la OIT sobre el examen médico de la gente de mar de 1946

Convenio 75 de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación de 1946

Convenio 87 de la OIT sobre libertad sindical y la protección del derecho de sindicación de 1948

Convención sobre la Organización Marítima Internacional (OMI), hecha en Ginebra el 6 de marzo de 1948

Declaración Universal de los Derechos Humanos, de 10 de diciembre de 1948, 660 *UNTS* 195

Convenio 93 de la OIT sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) de 1949

Convenio 98 de la OIT sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva de 1949

Convenio 91 de la OIT sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado) de 1949

Convenio 92 de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación (revisado) de 1949

Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptada en Ginebra el 28 de julio de 1951, 189 *UNTS* 137

Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL), de 1954

Convención sobre el estatuto de los apátridas, hecha en Nueva York el 28 de septiembre de 1954

Convenio 108 de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar de 1958

Convenio 109 de la OIT sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) de 1958

Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial, de 29 de abril de 1958

Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 29 de abril de 1958

Convenio 112 de la OIT sobre la edad mínima (pescadores) de 1959

Convenio 113 de la OIT sobre el examen médico de los pescadores de 1959

Convenio 114 de la OIT sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores de 1959

Convención de Viena sobre relaciones consulares, de 24 de abril de 1963, 596 *UNTS* 261

Convención de Washington para el arreglo de controversias relativas a las inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, de 18 de marzo de 1965, 575 *UNTS* 159

Convenio 126 de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores) de 1966

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 5 de abril de 1966, n.º. 9159, 640 *UNTS* 133

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, de 19 de diciembre de 1966, 999 *UNTS* 171

Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares (TNP), de 1 de julio de 1968, 729 *UNTS* 161

Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969, 973 *UNTS* 3

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, abierto a la firma el 29 de noviembre de 1969, 970 *UNTS* 211

Convenio 133 de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970

Convenio 134 de la OIT sobre la prevención de accidentes (gente de mar) de 1970

Convenio 135 de la OIT sobre los representantes de los trabajadores de 1971

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), de 1971

Convenio sobre sustancias psicotrópicas, hecho en Viena el 21 de febrero de 1971, 1019 *UNTS* 175

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera de transporte marítimo de materiales nucleares, hecho en Bruselas el 17 de diciembre de 1971

Convenio sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción, hecho en Londres, Moscú y Washington el 10 de abril de 1972, 1015 *UNTS* 163

Reglamento internacional para prevenir los abordajes, adoptado por el Convenio de Londres de 20 de octubre de 1972, N°. 15824, 1050 *UNTS* 16

Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972

Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, abierto a la firma el 29 de diciembre de 1972, 1046 *UNTS* 120

Convenio 138 de la OIT sobre la edad mínima de 1973

Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, de 2 de noviembre de 1973

Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos, hecho en Nueva York el 14 de diciembre de 1973

Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974

Convención única sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo que modifica la Convención única de 1961 sobre estupefacientes, hecho en Nueva York el 8 de agosto de 1975, 520 *UNTS* 151

Convenio 145 de la OIT sobre la continuidad del empleo (gente de mar) de 1976

Convenio 146 de la OIT sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar) de 1976

Convenio 147 de la OIT sobre la marina mercante de 1976

Protocolo 147 de la OIT relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976

Protocolo de 1996 de la OIT relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976

Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, n.º. 24635, 1456 *UNTS* 221

Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, de 2 de abril de 1977

Protocolo I, adicional a los Convenios de Ginebra, de 12 de agosto de 1949, relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales, de 10 de junio de 1977

Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar (STCW), de 1978

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), abierto a la firma el 17 de febrero de 1978, 1340 *UNTS* 61 y 1341 *UNTS* 3

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR), hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979

Convención internacional contra la toma de rehenes, hecha en Nueva York el 17 de diciembre de 1979

Convenio de Roma de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, *DOCE* C 27, de 26 de enero de 1998, págs. 34 – 53

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, 1833 *UNTS* 3

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (CNUCIB), abierto a la firma el 7 de febrero de 1986, 26 *ILM* 1236

Convenio 163 de la OIT sobre el bienestar de la gente de mar de 1987

Convenio 164 de la OIT sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) de 1987

Convenio 165 de la OIT sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado) de 1987

Convenio 166 de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de 1987

Tratado sobre Pesquerías entre los gobiernos de varios Estados archipelágicos del Pacífico y los Estados Unidos de 1987, 26 *ILM* 1053

Convenio para la represión de actos ilícitos para la seguridad de la navegación marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988

Protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de cargas de 1955, hecho en Londres el 11 de noviembre de 1988

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), de 10 de diciembre de 1988, 1678 *UNTS* 221

Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988, 1582 *UNTS* 95

Convenio de Basilea sobre el Control de Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, hecho en Basilea el 22 de marzo de 1989

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989

Convención de los Derechos del Niño, de 20 de noviembre de 1989, 1577 *UNTS* 3

Convenio para la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico Meridional, hecho en Wellington el 24 de noviembre de 1989

Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de 30 de noviembre de 1990, 1891 *UNTS* 51

Tratado de Niue sobre Cooperación en la Supervisión y Aplicación del Derecho en materia de Pesquerías en la Región del Pacífico Sur de 1992

Protocolo que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992, n.º. 14097, 1956 *UNTS* 255

Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, de 13 de enero de 1993

Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento), de 24 de noviembre de 1993

Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros

Acuerdo n.º. 156 del Consejo de Europea relativo al tráfico ilícito por mar, de 31 de enero de 1995, por el que se desarrolla el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, 2136 *UNTS* 79

Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (Acuerdo de Nueva York), de 4 de agosto de 1995

Arreglo de Wasenaar sobre control de exportaciones de armas convencionales y bienes y tecnología de doble uso, hecho en La Haya el 19 de diciembre de 1995

Convenio 178 de la OIT sobre la inspección del trabajo (gente de mar) de 1996

Convenio 179 de la OIT sobre la contratación y la colocación de la gente de mar de 1996

Convenio 180 de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996

Convenio de la OIT sobre la marina mercante (normas mínimas), de 29 de octubre de 1976

Convención interamericana contra la corrupción, hecha en Caracas el 29 de marzo de 1996

Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996

Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, de 3 de mayo de 1996, 35 *ILM* 1415

Convenio Europeo sobre la Nacionalidad, *ETS* 166, hecho en Estrasburgo el 6 de noviembre de 1997

Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, de 21 de noviembre de 1997

Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, hecho en Nueva York el 15 de diciembre de 1997

Convenio 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil de 1999

Convenio Penal sobre la Corrupción, hecho en Estrasburgo el 27 de enero de 1999

Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo, hecho en Nueva York el 9 de diciembre de 1999, 2178 *UNTS* 197

Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, hecho en Basilea el 10 de diciembre de 1999

Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de cooperación-SNPP), hecho en Londres el 15 de marzo de 2000

Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central (“Convención WCPFC”), de 5 de junio de 2000

Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000 (CNUDOT), 2241 *UNTS* 507

Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, 2241 *UNTS* 507

Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente de mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, 2237 *UNTS* 319

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (BUNKERS 2001)

Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, de 22 de mayo de 2001, n.º. 40214, 2256 *UNTS* 119

Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Protocolo sobre Armas de Fuego), 2326 *UNTS* 208, aprobado por Resolución 55/255 de la Asamblea General, de 31 de mayo de 2001, A/RES/55/255, de 8 de junio de 2001

Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, de 5 de octubre de 2001

Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, hecha en París el 2 de noviembre de 2001, 2562 *UNTS* I-45694

Protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1992

Convenio sobre cooperación para la supresión del tráfico marítimo y aeronáutico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en la zona del Caribe, hecho en San José el 10 de abril de 2003

Convención de la Unión Africana sobre la prevención y lucha contra la corrupción, hecha en Maputo el 11 de julio de 2003

Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, hecha en Nueva York el 31 de octubre de 2003

Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, de 13 de febrero de 2004

Convención de las Naciones Unidas sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus Bienes de 2 de diciembre de 2004

Convenio del Consejo de Europa relativo al blanqueo, seguimiento, embargo y comiso de los productos del delito y a la financiación del terrorismo, hecho en Varsovia el 16 de mayo de 2005

Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear, de 14 de septiembre de 2005

Protocolo relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), hecho en Londres el 14 de octubre de 2005, 1678 *UNTS* 29004

Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, de 2006

Convenio sobre el trabajo marítimo, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006

Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca de 2007

Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, de 18 de mayo de 2007

Acuerdo de cooperación de la CARICOM sobre seguridad marítima y aeroespacial, de 4 de julio de 2008

Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP), de 2009

Convenio de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, de 15 de mayo de 2009

Protocolo relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 30 de abril de 2010

Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, de 11 de octubre de 2012

Tratado sobre el Comercio de Armas (TCA), de 2 de abril de 2013

Acuerdo Multilateral entre Autoridades Competentes sobre intercambio automático de información de cuentas financieras, hecho en Berlín el 29 de octubre de 2014, *BOE* núm. 218, de 9 de septiembre de 2016, págs. 64889 – 64890

Convención sobre el Estatuto Jurídico del Mar Caspio, de 12 de agosto de 2018

Registry Information Sharing Compact (RISC), 2020

B) Tratados bilaterales

Tratado de amistad, comercio y navegación entre los Estados Unidos y Francia, de 6 de febrero de 1778

Tratado de amistad y comercio entre Su Majestad el Rey de Prusia y los Estados Unidos de América, de 10 de septiembre de 1785

Tratado de Amistad, Límites y Navegación entre España y los Estados Unidos, de 27 de octubre de 1795

Tratado de Comercio y Navegación entre Gran Bretaña y Portugal, de 19 de febrero de 1810

Convenio de Comercio entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de América, de 3 de julio de 1815

Tratado de comercio entre el Reino Unido y Prusia, de 2 de abril de 1824

Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, entre su Majestad [británica] y el Estado de Colombia, de 18 de abril de 1825

Tratado de amistad, de navegación y de comercio entre Francia y Brasil, firmado en Río de Janeiro el 8 de enero de 1826

Tratado de comercio y navegación entre Suecia-Noruega y Dinamarca, de 2 de noviembre de 1826

Tratado de Comercio y Navegación entre el Reino Unido y Brasil, de 17 de agosto de 1827

Tratado entre Reino Unido y los Países Bajos de 27 de octubre de 1837

Agreement of June 25, 1983, concerning the Compact of Free Association between the USA and the Marshall Islands

Agreement between the Government of Barbados and the Government of the United States of America concerning Co-operation in Suppressing Illicit Maritime Drug Trafficking, signed at Bridgetown June 25, 1977

Tratado entre el Reino de España y la República Italiana para la represión del tráfico ilícito de droga en el mar, firmado en Madrid el 23 de marzo de 1990, *BOE* núm. 108, de 6 de mayo de 1994, págs. 13930 y 13931

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Saint Kitts and Nevis concerning maritime counter-drug operations, signed at Basseterre April 13, 1995

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Jamaica concerning Cooperation in Suppressing Illicit Maritime Drug Trafficking, signed at Kingston May 6, 1997

Acuerdo entre el Reino de España y la República de Panamá sobre cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho *ad referendum* en Panamá el 13 de febrero de 1998

Acuerdo entre el Reino de España y la República de Malta sobre cooperación en materia de prevención del uso ilícito y lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho en La Valetta el 28 de mayo de 1998

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Maritime and Aerial Operations to Suppress Illicit Trafficking by Sea in Waters of the Caribbean and Bermuda, signed at Washington July 13, 1998

Acuerdo entre el Reino de España y la República de Honduras sobre cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho en Tegucigalpa el 13 de noviembre de 1999

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Honduras Concerning Cooperation for the Suppression of Illicit Maritime Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, signed at Tegucigalpa March 29, 2000, Treaties and Other International Acts Series 13088

Implementing Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Honduras Concerning Cooperation for the Suppression of Illicit Maritime Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, done at Tegucigalpa March 29, 2000

Tratado entre el Reino de España y la República de Portugal para la represión del tráfico ilícito de drogas en el mar, hecho en Lisboa el 2 de marzo de 1998, *BOE* núm. 18, de 20 de enero de 2001, págs. 2506 – 2508

Supplementary Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice, 5 February 2002

Protocol between the Government of the United States of America and the Government of Antigua and Barbuda to the Agreement concerning Maritime Counter-Drug Operations, signed at Washington September 30, 2003

Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Mongolia Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 23 October 2003

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Liberia concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials by sea, 11 February 2004

Amendment to the Supplementary Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice, 12 May 2004

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Malta concerning Cooperation to Suppress Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances by Sea, signed at Valletta June 16, 2004

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Commonwealth of the Bahamas concerning Cooperation in Maritime Law Enforcement, signed at Nassau June 29, 2004

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Marshall Islands concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials at sea, 13 August 2004

Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 1 June 2005

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Belize concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials at sea, 4 August 2005

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Cyprus concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems and related materials at sea, 12 January 2006

Agreement Between The Government Of The United States Of America And The Government Of Malta Concerning Cooperation To Suppress The Proliferation Of Weapons Of Mass Destruction, Their Delivery Systems, And Related Materials By Sea, 15 March 2007

Convenio entre el Reino de España y la República de Chipre sobre cooperación en materia de lucha contra la delincuencia, hecho en Nicosia el 30 de abril de 2007

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Palau concerning Cooperation to Suppress Illicit Activity at Sea, signed at Koror and Melekeok March 5 and 20, 2008

Acuerdo sobre el intercambio de información en materia tributaria entre el Reino de España y el Reino de los Países Bajos en nombre de las Antillas Holandesas, hecho en Madrid el 10 de junio de 2008, *BOE* núm. 283, de 24 de noviembre de 2009, págs. 99634 – 99641

Convenio entre el Reino de España y Jamaica para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y Protocolo, hecho en Kingston el 8 de julio de 2008, *BOE* núm. 115, de 12 de mayo de 2009, págs. 40406 – 40427

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Marshall Islands concerning Cooperation in Maritime Surveillance and Interdiction Activities, signed at Majuro August 5, 2008

Agreement Between the Government of the Commonwealth of the Bahamas and the Government of the United States of America Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials By Sea, 11 August 2008

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Kiribati concerning Cooperation in Joint Maritime Surveillance Operations, signed at Tarawa November 24, 2008

Acuerdo sobre intercambio de información en materia tributaria entre el Reino de España y la Commonwealth de las Bahamas y Memorandum de Entendimiento entre las Autoridades competentes del Reino de España y la Commonwealth de las Bahamas en relación con la interpretación o la aplicación del Acuerdo entre el Reino de España y la Commonwealth de las Bahamas sobre el intercambio de información en materia tributaria y el reconocimiento de otros compromisos pactados entre las Autoridades competentes, hecho en Nassau el 11 de marzo de 2010)

Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Saint Vincent and the Grenadines Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 11 May 2010

Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Antigua and Barbuda Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, their Delivery Systems, and Related Materials by Sea, 27 September 2010

Convenio entre el Reino de España y la República de Georgia para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, hecho en Madrid el 7 de junio de 2010, *BOE* núm. 130, de 1 de junio de 2011, págs. 53937 – 53951

Convenio entre el Reino de España y la República de Panamá para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y prevenir la evasión fiscal, hecho en Madrid el 7 de octubre de 2010, *BOE* núm. 158, de 4 de julio de 2011, págs. 70668 – 70688

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Senegal concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Dakar April 29, 2011

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Nauru concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Auckland September 8, 2011

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Tuvalu concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Auckland September 9, 2011

Convenio entre el Reino de España y Barbados para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta, hecho en Bridgetown el 1 de diciembre de 2010, *BOE* núm. 221, de 14 de septiembre de 2011, págs. 97217 – 97236

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Gambia concerning Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Banjul October 10, 2011

Convenio entre el Reino de España y la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y su Protocolo, hecho en Hong Kong el 1 de abril de 2011, *BOE* núm. 90, de 14 de abril de 2012, págs. 29503 – 29518

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Independent State of Samoa concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Apia June 2, 2012

Protocol to the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Marshall Islands concerning Cooperation in Maritime Surveillance and Interdiction Activities, signed at Majuro March 19, 2013

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Palau concerning Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Koror August 15, 2013

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Federated States of Micronesia concerning Operational Cooperation to Suppress Illicit Transnational Maritime Activity, signed at Palikir March 3, 2014

Convenio entre el Reino de España y la República de Chipre para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, y su Protocolo, hechos en Nicosia el 14 de febrero de 2013, *BOE* núm. 127, de 26 de mayo de 2014, págs. 39711 – 39725

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Vanuatu concerning Counter Illicit Transnational Maritime Activity Operations, signed at Port Vila October 31, 2016

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Federated States of Micronesia concerning Cooperative Shiprider Agreement, signed at Kolonia and Palikir April 30 and May 14, 2018

DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA

A) Derecho originario

Tratado de la Comunidad Económica Europea (TCEE), 25 de marzo de 1957

Tratado de la Comunidad Europea (TCE)

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)

Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Croacia y a las adaptaciones del Tratado de la Unión Europea, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, *DOUE* L 112/74, de 24 de abril de 2012

Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa y a las adaptaciones de los Tratados, *DOCE* L 302/23, de 15 de noviembre de 1985

B) Derecho derivado

B.1) Reglamentos

Reglamento (CEE) n.º. 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, *DOCE* L 378, de 31 de diciembre de 1986, págs. 1 – 3

Reglamento (CEE) n.º. 4057/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos (*DO* L 378/14, de 31 de diciembre de 1986)

Reglamento (CEE) n.º. 2200/87 de la Comisión, de 8 de julio de 1987, por el que se establecen las modalidades generales de movilización en la Comunidad de productos que deben suministrarse en concepto de ayuda alimentaria comunitaria, *DOCE* L 204/1, de 25 de julio de 1987

Reglamento (CEE) n.º. 613/91 del Consejo, de 4 de marzo de 1991, relativo al cambio de buques dentro de la Comunidad, *DOCE* L 68/1, de 15 de marzo de 1991

Reglamento (CEE) n.º. 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros (cabotaje marítimo), *DOCE* L 364/7, de 12 de diciembre de 1992

Reglamento (CEE) n.º. 3760/92 del Consejo, de 20 de diciembre de 1992, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura, *DOCE* L 389, de 31 de diciembre de 1992, págs. 1 – 14

Reglamento (CEE) n.º. 2847/93 del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común, *DOCE* L 261, de 20 de octubre de 1993, págs. 1 – 16

Reglamento (CE) n.º. 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada, *DOCE* L 320, de 30 de diciembre de 1995, págs. 14 – 24

Reglamento (CE) n.º. 2820/98 del Consejo, de 21 de diciembre de 1998, relativo a la aplicación de un plan plurianual de preferencias arancelarias generalizadas durante el período comprendido entre el 1 de julio de 1999 y el 31 de diciembre de 2001, *DOCE* L 357, de 30 de diciembre de 1998, págs. 1 – 112

Reglamento (CE) n.º. 2792/1999 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, *DOCE* L 337, de 30 de diciembre de 1999, págs. 10 – 28

Reglamento (CE) n.º 1745/2000 del Consejo, de 3 de agosto de 2000, relativo a la importación en la Comunidad de diamantes brutos de Sierra Leona, *DOCE* L 200, de 8 de agosto de 2000, págs. 21 – 23

Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, *DOCE* L 21, de 16 de enero de 2001, págs. 1 – 23

Reglamento (CE) n.º 303/2002 del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la importación en la Comunidad de diamantes brutos de Sierra Leona, *DOCE* L 47, de 19 de febrero de 2002, págs. 8 y 9

Reglamento (CE) n.º 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2978/94 del Consejo, *DOCE* L 64, de 7 de marzo de 2002, págs. 1 – 5

Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, *DOCE* L 208 de 5 de agosto de 2002, págs. 1 – 9

Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (*DOCE* L 324/1, de 29 de noviembre de 2002)

Reglamento (CE) n.º 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común, *DOCE* L 358, de 31 de diciembre de 2002, págs. 59 – 80

Reglamento (CE) n.º 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, *DOCE* L 249 de 1 de octubre de 2003, págs. 1 – 4

Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, *DOCE* L 129, de 29 de abril de 2004, págs. 6 – 91

Reglamento (CE) n.º 789/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre la transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros de la Comunidad y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 613/91 del Consejo, *DOUE* L 138/19, de 30 de abril de 2004

Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo, *DOCE* L 64, de 4 de marzo de 2006, págs. 1 – 36

Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, *DOCE* L 190, de 12 de julio de 2006, págs. 1 – 98

Reglamento (CE) n.º 1198/2006 del Consejo, de 27 de julio de 2006, relativo al Fondo Europeo de Pesca, *DOCE* L 223, de 15 de agosto de 2006, págs. 1 – 44

Reglamento (CE) n.º 423/2007 del Consejo, de 19 de abril de 2007, sobre la adopción de medidas restrictivas contra Irán, *DOUE* L 103/1, de 20 de abril de 2007

Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1936/2001 y (CE) n.º 601/2004, y se

derogan los Reglamentos (CE) n.º. 1093/94 y (CE) n.º. 1447/1999, *DOCE* L 286, de 29 de octubre de 2008

Reglamento (CE) n.º. 382/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 24 – 46

Reglamento (CE) n.º. 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, *DOCE* L 131/11, de 28 de mayo de 2009

Reglamento (CE) n.º. 1010/2009 de la Comisión, que establece normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOCE* L 280, de 27 de octubre de 2009, págs. 5 – 41

Reglamento (CE) n.º. 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º. 847/96, (CE) n.º. 2371/2002, (CE) n.º. 811/2004, (CE) n.º. 768/2005, (CE) n.º. 2115/2005, (CE) n.º. 2166/2005, (CE) n.º. 388/2006, (CE) n.º. 509/2007, (CE) n.º. 676/2007, (CE) n.º. 1098/2007, (CE) n.º. 1300/2008 y (CE) n.º. 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º. 2847/93, (CE) n.º. 1627/94 y (CE) n.º. 1966/2006 (*DO* L 343/1, de 22 de diciembre de 2009)

Reglamento (UE) n.º. 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas del buques, *DOUE* L 125/2, de 21 de mayo de 2010

Reglamento (UE) n.º. 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, por el que se establece la lista de la UE de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* L 131, de 29 de mayo de 2010, págs. 22 – 26

Reglamento (UE) n.º. 801/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplica el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento, *DOUE* L 241/1, de 14 septiembre de 2010

Reglamento (UE) n.º. 802/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías, *DOUE* L 241/4, de 14 de septiembre de 2010

Reglamento (UE) n.º. 961/2010 del Consejo, de 25 de octubre de 2010, relativo a medidas restrictivas contra Irán y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 423/2007, *DOUE* L 281/1, de 27 de octubre de 2010

Reglamento (UE) n.º. 1236/2010 del Parlamento Europeo y de Consejo, de 15 de diciembre de 2010, por el que se establece un régimen de control y ejecución aplicable en la zona del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental y se deroga el Reglamento (CE) n.º. 2791/1999 del Consejo, *DOUE* L 348, de 31 de diciembre de 2010, págs. 17 – 33

Reglamento (UE) n.º. 1286/2011 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, *DOUE* L 328, de 10 de diciembre de 2011, págs. 36 – 40

Reglamento (UE) n.º. 1343/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, sobre determinadas disposiciones aplicables a la pesca en la zona del Acuerdo CGPM (Comisión General

de Pesca del Mediterráneo) y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1967/2006 del Consejo, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pequeños en el Mar Mediterráneo, *DOUE* L 347, de 30 de diciembre de 2011, págs. 44 – 61

Reglamento (UE) n.º 258/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2012, por el que se aplica el artículo 10 del Protocolo de las Naciones Unidas contra la falsificación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia transnacional organizada, y por el que se establecen autorizaciones de exportación y medidas de importación y tránsito para las armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, *DOUE* L 94/1, de 30 de marzo de 2012

Reglamento (UE) n.º 267/2012 del Consejo, de 23 de marzo de 2012, relativo a medidas restrictivas contra Irán y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 961/2010, *DOUE* L 88/1, de 24 de marzo de 2012

Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, *DOUE* L 172/3, de 30 de junio de 2012

Reglamento (UE) n.º 1026/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre determinadas medidas destinadas a la conservación de las poblaciones de peces en relación con los países que autorizan una pesca no sostenible, *DOUE* L 316, de 14 de noviembre de 2012, págs. 34 – 37

Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, *DOUE* L 351, de 20 de diciembre de 2012, págs. 1 – 32

Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE, *DOUE* L 330/1, de 10 de diciembre de 2013

Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo, *DOUE* L 354, de 28 de diciembre de 2013, págs. 22 – 61

Reglamento (UE) n.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2328/2003, (CE) n.º 861/2006, (CE) n.º 1198/2006 y (CE) n.º 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) n.º 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, *DOUE* L 149, de 20 de mayo de 2014, págs. 1 – 66

Reglamento (UE) n.º 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea, *DOUE* L 189, de 27 de junio de 2014, págs. 93 – 107

Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, *DOUE* L 123/55, de 19 de mayo de 2015

Reglamento (UE) 2017/1509 del Consejo, de 30 de agosto de 2017, relativo a medidas restrictivas contra la República Popular Democrática de Corea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 329/2007, *DOUE* L 224/1, de 31 de agosto de 2017

Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º. 1006/2008 del Consejo, *DOUE* L 347, de 28 de diciembre de 2017, págs. 81 – 104

Reglamento (UE) 2018/975 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, por el que se establecen las medidas de gestión, conservación y gestión aplicables en la zona de la Convención de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO), *DOUE* L 179, de 16 de julio de 2018, págs. 30 – 75

Reglamento (UE) 2019/833 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, por el que se establecen medidas de conservación y ejecución aplicables en la zona de regulación de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, se modifica el Reglamento (UE) 2016/1627 y se derogan los Reglamentos (CE) n.º. 2115/2005 y (CE) n.º. 1386/2007 del Consejo, *DOUE* L 141, de 28 de mayo de 2019, págs. 1/41

Reglamento (UE) n.º. 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, por el que se establece la lista de la UE de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE* L 131/22, de 29 de mayo de 2010

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/318 de la Comisión, de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión, *DOUE* L 34, de 9 de febrero de 2017, págs. 9 – 17

Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1309 del Consejo, de 21 de septiembre de 2020, por el que se aplica el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/44 relativo a las medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Libia, *DOUE* L 305 I/1, de 21 de septiembre de 2020

B.2) Directivas

Directiva 75/442/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1975, relativa a los residuos, *DOCE* L 194, de 25 de julio de 1975, págs. 39 – 41

Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, *DOCE* L 319, de 12 de diciembre de 1994, págs. 20 – 27

Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto, *DOCE* L 157, de 7 de julio de 1995, págs. 1 – 19

Directiva 97/70/CE del Consejo de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros, *DOCE* L 34, de 9 de febrero de 1998, págs. 1 – 29

Directiva 98/25/CE del Consejo, de 27 de abril de 1998, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 133, de 7 de mayo de 1998, págs. 19 y 20

Directiva 98/42/CE de la Comisión, de 19 de junio de 1998, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos

comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 184, de 27 de junio de 1998, págs. 40 – 46

Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad

Directiva 1999/97/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 1999, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 331, de 23 de diciembre de 1999, págs. 67 – 70

Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, *DOCE* L 332, de 28 de diciembre de 2000, págs. 81 – 90

Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, *DOCE* L 19, de 22 de enero de 2002, págs. 9 – 16

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), *DOCE* L 19, de 22 de enero de 2002, págs. 17 – 31

Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, *DOCE* L 208/10, de 5 de agosto de 2002

Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifican las Directivas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques, *DOCE* L 324, de 29 de noviembre de 2002, págs. 53 – 58

Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, *DOCE* L 143, de 30 de abril de 2004, pág. 56

Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para infracciones, *DOCE* L 255, de 30 de septiembre de 2005, págs. 11 – 21

Directiva 2008/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por la que se modifica la Directiva 2005/60/CE, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales y para la financiación del terrorismo, por lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión, *DOUE* L 76/46, de 19 de marzo de 2008

Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas, *DOCE* L 312, de 22 de noviembre de 2008, págs. 3 – 30

Directiva 2009/15/CE del Parlamento y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 47 – 56

Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, *DOUE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 57 – 100

Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 101 – 113

Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, *DOCE* L 131/114, de 28 de mayo de 2009

Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo, *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 128 – 131

Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, *DOCE* L 131, de 28 de mayo de 2009, págs. 140 – 143

Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, *DOUE* L 329, de 10 de diciembre de 2013, págs. 1 – 4

Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2015, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifica el Reglamento (UE) 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2006/70/CE de la Comisión, *DOUE* L 141/73, de 5 de junio de 2015

Directiva (UE) 2016/1164 del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, *DOUE* L 193/1, de 19 de julio de 2016

Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche), *DOUE* L 25, de 31 de enero de 2017, págs. 12 – 35

Directiva (UE) 2018/843 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/849 relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifican las directivas 2009/138/CE y 2013/36/UE, *DOUE* L 156/43, de 19 de junio de 2018

B.3) Decisiones

Decisión 78/774/CEE del Consejo, de 19 de septiembre de 1978, relativa a las actividades de determinados terceros países en el sector de los transportes marítimos (*DO* L 258/35, de 21 de septiembre de 1978)

Decisión 89/242/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1989, por la que se modifica la Decisión 78/774/CEE, relativa a las actividades de determinados terceros países en el sector de los transportes marítimos (*DO L 97/47*, de 11 de abril de 1989)

Decisión 93/98/CEE, de 1 de febrero de 1993, relativa a la celebración en nombre de la Comunidad, del Convenio para el control de la eliminación y el transporte transfronterizo de residuos peligrosos (Convenio de Basilea), *DOCE L 39/1*, de 16 de febrero de 1993

Decisión 2009/491/CE de la Comisión, de 16 de junio de 2009, relativa a los criterios que deben aplicarse a la hora de decidir en qué casos la actuación de una organización que opere en nombre de un Estado del pabellón puede considerarse una amenaza inaceptable para la seguridad y el medio ambiente (*DO L 162/6*, de 25 de junio de 2009)

Decisión (UE) 2018/757 del Consejo, de 14 de mayo de 2018, por la que se denuncia el Acuerdo de colaboración en el sector pesquero entre la Comunidad Europea y la Unión de las Comoras, *DOUE L 128/13*, de 24 de mayo de 2018

Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques, *DOCE L 255*, de 30 de septiembre de 2005, págs. 164 – 167

Decisión (PESC) 2015/1333 del Consejo, de 31 de julio de 2015, relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia y por la que se deroga la Decisión 2011/137/PESC, *DOUE L 206/34*, de 1 de agosto de 2015

Decisión (PESC) 2019/1210 del Consejo, de 15 de julio de 2019, por la que se modifica la Decisión (PESC) 2016/849 relativa a la adopción de medidas restrictivas contra la República Popular Democrática de Corea, *DOUE L 191/9*, de 17 de julio de 2019

Decisión (PESC) del Consejo 2020/472, de 31 de marzo de 2020, relativa a una operación militar de la Unión Europea en el Mediterráneo (EUNAVFOR MED IRINI), *DOUE L 101/4*, de 1 de abril de 2020

Decisión de Ejecución 2014/170/UE del Consejo, de 24 de marzo de 2014, por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE L 91*, de 27 de marzo de 2014, págs. 43 – 47

Decisión de ejecución (UE) 2014/914 del Consejo, de 15 de diciembre de 2014, que modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por lo que respecta a Belice, *DOUE L 360/53*, de 17 de diciembre de 2014

Decisión de Ejecución (UE) 2015/200 del Consejo, de 26 de enero de 2015, que modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece la lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) no 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, en relación con Sri Lanka, *DOUE L 33/15*, de 10 de febrero de 2015

Decisión de ejecución (UE) 2016/1818 del Consejo, de 10 de octubre de 2016, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE a fin de retirar la República de Guinea de la lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE L 278/46*, de 14 de octubre de 2016

Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º. 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques, *DOUE L* 345/119, de 20 de diciembre de 2016

Decisión de Ejecución (UE) 2017/1332 del Consejo, de 11 de julio de 2017, que modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en relación con la Unión de las Comoras, *DOUE L* 185/37, de 18 de julio de 2017

Decisión de Ejecución (UE) 2017/1333 del Consejo, de 11 de julio de 2017, que modifica la Decisión de ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en relación con San Vicente y las Granadinas, *DOUE L* 185/41, de 18 de julio de 2017

Decisión de Ejecución (UE) 2020/95 de la Comisión de 22 de enero de 2020 por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º. 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, *DOUE L* 18/6, de 23 de enero de 2020

Decisión de la Comisión, de 15 de noviembre de 2012, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C* 354/1, de 17 de noviembre de 2012

Decisión de Ejecución (UE) 2020/1675 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2020, por la que e modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º. 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, *DOUE L* 378, de 12 de noviembre de 2020, págs. 5 – 25

Decisión de la Comisión, de 26 de noviembre de 2013, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C* 346/26, de 27 de noviembre de 2013

Decisiones de la Comisión, de 10 de junio de 2014, por las que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C* 185/2 y 17, de 17 de junio de 2014

Decisión de ejecución de la Comisión, de 14 de octubre de 2014, por la que se identifica a un tercer países no cooperante conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE L* 297/13, de 15 de octubre de 2014

Decisiones de la Comisión, de 12 de diciembre de 2014, por las que se cursa una notificación a un tercer país que la Comisión estima susceptible de ser considerado tercer país no cooperante conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C* 447/6 y 16, de 13 de diciembre de 2014

Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2014, por la que se cursa una notificación a un tercer país que la Comisión estima susceptible de ser considerado tercer país no cooperante conforme al Reglamento (CE) n.º. 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 453/5*, de 17 de diciembre de 2014

Decisión de la Comisión, de 21 de abril de 2015, por la que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 142/7*, de 29 de abril de 2015

Decisiones de la Comisión, de 1 de octubre de 2015, por las que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 324/6 y 17*, de 2 de octubre de 2015

Decisiones de la Comisión, de 21 de abril de 2016, por las que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 144/4, 9 y 14*, de 23 de abril de 2016

Decisión de la Comisión de 23 de mayo de 2017 por la que se cursa una notificación a la República de Liberia sobre la posibilidad de que se la identifique como tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 169/11*, de 30 de mayo de 2017

Decisión de la Comisión, de 23 de octubre de 2017, por la que se cursa una notificación a la República Socialista de Vietnam sobre la posibilidad de que se la identifique como tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 364/3*, de 27 de octubre de 2017

Decisión de la Comisión, de 30 de octubre de 2019, por la que se cursa una notificación a la República del Ecuador sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 373/4*, de 5 de noviembre de 2019

Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2019, por la que se cursa una notificación a un tercer país sobre la posibilidad de ser considerado tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 447/23*, de 13 de diciembre de 2014

Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2019, por la que se cursa una notificación a la República de Panamá sobre la posibilidad de ser considerada tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, *DOUE C 13/8*, de 15 de enero de 2020

LEGISLACIÓN ESTATAL

A) Alemania

Ley alemana del pabellón de 1951

Gesetz zur Einführung eines zusätzlichen Schiffregisters für Seeschiffe unter der Bundesflagge im internationalen Verkehr (Ley por la que se establece un registro complementario para buques que naveguen bajo pabellón alemán en el tráfico internacional), de 23 de marzo de 1989 (*BGBI. I*, p. 550)

B) Bahamas

An Act to make provision for the registration of ships; for the control, regulation and orderly development of merchant shipping; to make provision for the proper qualification of persons employed in the sea service; to regulate the terms and conditions of service of persons so employed; and for matters connected with and incidental to the foregoing, 29th November, 1976 (Merchant Shipping Act 1976)

International Business Companies Act 2000, en su redacción dada por el art. 8 de la International Business Companies (Amendment) Act, 2014

The Bahamas Maritime Authority Information Bulletin No. 81 – Fee Schedule: Guidance and Instructions for Ship Owners, Managers, Masters, Seafarers, Maritime Training Institutions and Manning Agents, 24 April 2019

C) Bermudas

Merchant Shipping Act, 2002

D) Chipre

Ley 38/72, de la Autoridad Portuaria de Chipre

Orden 265/74

The Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Law of 2010, Law no. 44 (I) of 2010, *Official Gazette of the Republic of Cyprus* no. 4241, Supplement I(I), dated 14.05.2010

E) Dinamarca

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, Lov nr. 408 af 1. juli 1988 blev offentliggjort i *Lovtidende* den 22. juli 1988

F) España

Real Orden de 20 de noviembre de 1786

Instrucción de 2 de enero de 1793

Reales Ordenanzas de 1 de enero de 1802

Real Orden de 24 de abril de 1833 previniendo á [*sic*] todos los cónsules que hasta la resolución del expediente general se suspenda la adquisición de buques extranjeros [*sic*] por españoles, para evitar la simulación de bandera, Sesión de las Cortes de 10 de octubre de 1837, *Gaceta de Madrid*, núm. 1047, de 11 de octubre de 1837, págs. 2 – 4, y Dictamen de la Comisión de Marina de 11 de octubre de 1837, *Gaceta de Madrid*, núm. 1048, de 12 de octubre de 1837, págs. 2 y 3

Código de Comercio, decretado, sancionado y promulgado el 30 de mayo de 1829

Decreto de 10 de octubre de 1837, *Gaceta de Madrid*, núm. 1047, de 11 de octubre de 1837, págs. 2 – 4

Ley de 28 de octubre de 1837

Real Orden de 3 de mayo de 1845, *Gaceta de Madrid*, núm. 3888, de 7 de mayo de 1845, pág. 1 Real Orden de 16 de enero de 1864

Real Orden de 22 de julio de 1865, *Gaceta de Madrid*, año 204, núm. 205, de 24 de julio de 1865, págs. 1 y 2

Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal, *Gaceta de Madrid* núm. 260, de 17 de septiembre de 1882

Ley, de 14 de junio de 1909, de protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas

Decreto de 22 de agosto de 1931, *Gaceta de Madrid*, núm. 235, de 23 de agosto de 1931, pág. 1414

Decreto 1494/1968, de 20 de junio, por el que se refunden las disposiciones sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo, *BOE* núm. 168, de 13 de julio de 1968, págs. 10260 – 10266

Instrumento de Ratificación de España del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969, *BOE* núm. 58, de 8 de marzo de 1976, págs. 4789 – 4794

Orden 25/1985, de 23 de abril, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempo de paz, *BOE* núm. 115, de 14 de mayo de 1985, págs. 13761 – 13763

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, *BOE* núm. 194, de 15 de agosto de 1989, págs. 26207 – 26211

Real Decreto 1080/1991, de 5 de julio, por el que se determinan los países o territorios a que se refieren los artículos 2.º, apartado 3, número 4, de la Ley 17/1991, de 27 de mayo, de Medidas Fiscales Urgentes, y 62 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, *BOE* núm. 167, de 13 de julio de 1991

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, *BOE* núm. 283, de 25 de noviembre de 1992, págs. 39953 – 39984

Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, *BOE* núm. 312, de 29 de diciembre de 1992

Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, *BOE* núm. 297, de 13 de diciembre de 1995, págs. 35701 – 35705

Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, *BOE* núm. 156, de 1 de julio de 2011, págs. 69876 – 69893

Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, hecho en Londres el 26 de septiembre de 1997, *BOE* núm. 251, de 15 de octubre de 2004, págs. 34660 – 34673

Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, *BOE* núm. 28, de 2 de febrero de 2000, págs. 4778 – 4789

Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, *BOE* núm. 75, de 28 de marzo de 2001, págs. 11509 – 11532

Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia, *BOE* núm. 262, de 1 de noviembre de 2002, págs. 38606 a 38608

Real Decreto 116/2003, de 31 de enero por el que se modifican el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, aprobado por el Real Decreto 326/1999, de 26 de febrero, y el Real Decreto 1080/1991, de 5 de julio, por el que se determinan los países o territorios a que se refieren los artículos 2.o, apartado 3, número 4, de la Ley 17/1991, de 27 de mayo, de Medidas Fiscales Urgentes, y 62 de la ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, *BOE* núm. 28, de 1 de febrero de 2003, págs. 4294 – 4297

Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, *BOE* núm. 226, de 18 de septiembre de 2004, págs. 31491 – 31493

Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas para la prevención del fraude fiscal, *BOE* núm. 286, de 30 de noviembre de 2006, págs. 42087 – 42118

Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca, *BOE* núm. 245, de 10 de octubre de 2009

Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, *BOE* núm. 152, de 23 de junio de 2010, págs. 54811 – 54883

Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, *BOE* núm. 317, de 30 de diciembre de 2010, págs. 108664 – 108702

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, *BOE* núm. 253, de 20 de octubre de 2011 págs. 109456 – 109710

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, *BOE* núm. 180, de 25 de julio de 2014

Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto de Sociedades, *BOE* núm. 288, de 28 de noviembre de 2014

Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, *BOE* núm. 77, de 31 de marzo de 2015, págs. 27061 – 27176

Real Decreto 182/2015, de 23 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores, *BOE* núm. 63, de 14 de marzo de 2015, págs. 23588 – 23610

Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre, sobre privilegios e inmunidades de los Estados extranjeros, las organizaciones internacionales con sede u oficina en España y las conferencias y reuniones internacionales celebradas en España, *BOE* núm. 258, de 28 de octubre de 2015, págs. 101299 – 101320

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles, *BOE* núm. 111, de 9 de mayo de 2015, págs. 40711 – 40721

G) Estados Unidos de América

Act to Promote the Welfare of American Seamen in the Merchant Marine of the United States (Seamen's Act), Act of March 4, 1915, ch. 153, 38 Stat. 1164

Shipping Act, 1916

An Act to prohibit intoxicating beverages, and to regulate the manufacture, production, use, and sale of high-proof spirits for other than beverage purposes, and to ensure an ample supply of alcohol and promote its use in scientific research and in the development of fuel, dye, and other lawful industries (National Prohibition Act, Volstead Act), 1919

An act to provide for the promotion and maintenance of the American merchant marine, to repeal certain emergency legislation, and provide for the disposition, regulation, and use of property acquired thereunder, and for other purposes (Jones Act), 1920

Neutrality Act, 1935

Merchant Marine Act, 1936

An Act to authorize the acquisition by the United States of title to or the use of domestic or foreign merchant vessels for urgent needs of commerce and national defense, and for other purposes (Ship Requisition Act), 1941

Orden Presidencial 9053, de 7 de febrero de 1942, por la que se establece la War Shipping Administration

Marine Mammal Protection Act, 1972

Act to Prevent Pollution from Ships, 1980, APPS, 33 U.S.C. §§1905-1915

Oil Pollution Act, 1990

H) Francia

Ordonnance de la marine du mois d'Août, 1681

Acte de Navigation, de 21 de septiembre de 1793

Reglamento Real de 3 de diciembre de 1817

Décret du 19 août 1929, Réglementation de la police du pavillon des navires de commerce, de pêche et de plaisance, *JO* du 21 août 1929, p. 9795

Décret n°87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises (derogado)

Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, *JOFR* n° 49 du 27 février 1996, p. 3094

I) Gibraltar

Gibraltar Merchant Shipping (Registration) Act 1993

Gibraltar Merchant Shipping (Pleasure Yachts) Regulations 1997

J) Guernsey

Merchant Shipping (Bailiwick of Guernsey) Law, 2002

K) Isla de Man

Merchant Shipping (Registration) Act 1984 (derogada)

Merchant Shipping Registration Act 1991

Merchant Shipping Act 1995 (Application) Order 1999

L) Islas Marshall

Maritime Act de 1990, Title 47 of the Marshall Islands Revised Code, “The Maritime Act 1990 of the Republic of the Marshall Islands”, MI-107

Marshall Islands Associations Law 1990, Title 52, Associations Law, of the Republic of the Marshall Islands Revised Code

Republic of the Marshall Islands Maritime Regulations 1991, MI-108

Marine Notice 1-005-1, diciembre de 2019

M) Islas Vírgenes Británicas

Merchant Shipping Act 2001

N) Jersey

Shipping (Jersey) Law 2002

Ñ) Liberia

Maritime Law 1956, Liberian Maritime Law. Title 21 of the Liberian Code of Laws of 1956, RLM-107

Liberian Maritime Regulations, RLM-108

Liberian Maritime Fees Regulations, RLM-108A

Act to amend provisions of the Business Corporation Act, Chapter 1, Associations Law of Liberia, Title 5, Liberian Code of Laws relating to bearer shares and to create a new section 5.15 relating to the custodialization of bearer shares, 18 April 2018

Marine Advisory Note 1/2007, de 15 de enero de 2007

Marine Advisory Note 06-2010, de 3 de septiembre de 2010

Marine Advisory 11/2016, de 12 de septiembre de 2016

Marine Advisory 04/2018, de 26 de febrero de 2018

Marine Notice ADM-003, septiembre de 2019

O) Malta

Merchant Shipping Act, de 6 de abril de 1973

Merchant Shipping Fees Regulations, de 8 de junio de 1973

Legal Notice 64 of 1973, Merchant Shipping Fees Regulations, 8th June, 1973

Merchant Shipping (Taxation and Other Matters relating to Shipping Organisations) Regulations, 1st May, 2018 Legal Notices 127 and 128 of 2018, Supplement tal-Gazzetta tal-Gvern ta' Malta Nru. 19,977, 13 ta' April, 2018, B1212 and B 1217

P) Noruega

Lov om norsk internasjonalt skipsregister [NIS-loven], LOV-1987-06-12-48

Q) Panamá

Ley 63, de 15 de diciembre de 1917, por la cual se reforma y adiciona el Código Fiscal, *Gazeta Oficial* de la República de Panamá, Número extraordinario, de 24 de diciembre de 1917, págs. 1 – 5

Ley No. 8, de 12 de enero de 1925, por la cual se establece el procedimiento para la nacionalización y arqueo de naves y se dictan otras disposiciones, *Gaceta Oficial* de Panamá n.º. 4562, de 23 de enero de 1925

Ley No. 32, de 26 de febrero de 1927, sobre Sociedades Anónimas, *Gaceta Oficial* de Panamá n.º. 5067, de 16 marzo de 1927

Ley n.º. 8, de 27 de enero de 1956, por la que se aprueba el Código Fiscal de la República de Panamá, publicada en la *Gaceta Oficial* 12995 de 29 de junio de 1956

Decreto de Gabinete n.º. 45, de 14 de febrero de 1969

Ley 44, de 9 de octubre de 1979, por la cual se subrogan el Artículo 1 del Decreto de Gabinete número 125 de 8 de mayo de 1969

Decreto de Gabinete n.º. 331, de 23 de octubre de 1969

Ley n.º. 40, de 8 de julio de 1976, *Gaceta Oficial* 18944, de 9 de noviembre de 1979

Ley 4, de 24 de febrero de 1983, por medio de la cual se establece el régimen tributario aplicable a las naves de servicio exterior inscritas en la Marina Mercante Nacional y se derogan algunas disposiciones, *Gaceta Oficial* 19760, de 28 de febrero de 1983

Ley 57, de 6 de agosto de 2008, General de la Marina Mercante, *Gaceta Oficial Digital* n.º. 26100, de 7 de agosto de 2008, págs. 1 – 51

Ley 77, de 22 de diciembre de 1976, por la cual se adiciona el artículo 318-A al Código Fiscal, *Gaceta Oficial* 18245, de 31 de diciembre de 1976

Ley 1, de 28 de febrero de 1985, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código Fiscal y se toman otras medidas fiscales, *Gaceta Oficial* 20255, de 1 de marzo de 1985

Ley 61, de 26 de diciembre de 2002, que dicta medidas de reordenamiento y simplificación del Sistema Tributario, *Gaceta Oficial* 24708, de 27 de diciembre de 2002

Ley n.º. 6, de 2 de febrero de 2005, que implementa un programa de equidad fiscal, *Gaceta Oficial* 25232, de 3 de febrero de 2005

Ley 57, de 6 de agosto de 2008, General de Marina Mercante, *Gaceta Oficial Digital* 26100, de 7 de agosto de 2008

Ley 49, de 17 de septiembre de 2009, que reforma el Código Fiscal y adopta otras medidas fiscales, *Gaceta Oficial Digital* 26489-A, de 15 de marzo de 2010

Ley n.º. 28, de 8 de mayo de 2012, que reforma el Código Fiscal y adopta medidas fiscales, *Gaceta Oficial Digital*, 27029-C, de 8 de mayo de 2012

Ley 52, de 27 de octubre de 2016, que establece la obligación de mantener registros contables para determinadas personas jurídicas y dicta otras disposiciones, *Gaceta Oficial Digital* 28149-B, de 28 de octubre de 2016

Circular de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá DGPIMA/CCP/014/2017, de 24 de julio de 2017, Adopción de Medidas – Resolución 1874(2009) del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Nota SCA/4/17 (12)

Resolución de la Marina Mercante 106-61-DGMM, de 14 de noviembre de 2019, *Gaceta Oficial Digital* n.º. 28914-A, de 4 de diciembre de 2019

R) Luxemburgo

Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

S) Países Bajos

Besluit van 5 april 1993, houdende regelen met betrekking tot de nationaliteit van zeeschepen

T) Portugal

Decreto-Lei n.º 96/9, de 28 de Março, *Diário da República – I série*, n.º. 72, de 28 de Março de 1989, pp. 1315 – 1317

Decreto-Lei n.º. 92/2018, de 13 de novembro, *Diário da República* n.º. 218/2018, Série I de 2018-11-13

U) Reino Unido

Navigation Acts, 1651

Navigation Acts, 1849

Merchant Shipping Act 1876, 39 & 40 Vict. c. 80 (*Plimsoll Act*)

Merchant Shipping Act, 1894

Territorial Waters Jurisdiction Act, 1978

British Nationality Act, 1981

Merchant Shipping Act, 1988

Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations, 1988 No. 1926, de 2 de noviembre de 1988

Merchant Shipping Act, 1995 c. 21, de 19 de julio de 1995

Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations, 1993 No. 3138, de 14 de diciembre de 1993

Merchant Shipping (Registration of Ships) (Amendment) Regulations, 2017 No. 879, de 4 de septiembre de 2017

Merchant Shipping (Registration of Ships) (Amendment) (EU Exit) Regulations de 2019

V) Sierra Leona

Maritime Circular No. 29, de 12 de enero de 2017

Maritime Circular No. 30, de 12 de enero de 2017

Maritime Circular No. 21, de 30 de julio de 2018

W) Somalia

Sharciga Badda Soomaaliyeed 1989, Lr. 5 ee 26 Janawari 1989 [Ley Marítima Somalí, Ley N.º. 5, de 26 de enero de 1989]

Código Marítimo Somalí de 1959 (Decreto Legislativo n.º. 1, de 21 de febrero de 1959)

Reglamento de Pesca de la Ley n.º. 23, de Pesca de la República de Somalia, de 2004 (Puntlandia)

X) Turcos y Caicos

Merchant Shipping Ordinance, de 1 de enero de 2002

Y) URSS

Ley de nacionalización de la marina mercante, de 28 de enero de 1918 (Rusia): 23 января 1918 г. Принят декрет о национализации торгового флота [23 de enero de 1918, Ley de nacionalización de la marina mercante]

Z) Vanuatu

Maritime Act of the Republic of Vanuatu, Chapter 131, Act 8 of 1981 as amended

AA) Vaticano

Decreto de la Comisión Pontificia para el Estado de la Ciudad del Vaticano n.º. LXVII, de 15 de septiembre de 1951, relativo al transporte marítimo bajo el pabellón del Estado de la Ciudad del Vaticano

TABLA DE JURISPRUDENCIA

A) LAUDOS ARBITRALES

Reclamaciones de Alabama de los Estados Unidos de América contra Gran Bretaña, Laudo de 14 de septiembre de 1872, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXIX, págs. 125 – 134

Caso Costa-Rica Packet (Great Britain v. Netherlands) (1897) 184 C.T.S. 240, laudo de 25 febrero de 1897

McCready v Mexico, Award, (1898) III *Moore Intl Arb* 2536

Affaire des Boutres de Mascate (France c. Grande Bretagne), 8 août 1905, *RIAA*, vol. XI, pág. 83

Laudo arbitral de 13 de octubre de 1922, *Norwegian shipowners' claims (Norway vs. USA)*, en ONU, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. I, ONU, New York, 2006, págs. 307 – 346

I'm Alone (Canada v. United States) (1935) 3 R.I.A.A. 1609 (Estados Unidos)

Flegenheimer Claim (Italian-United States Conciliation Commission), *RIAA*, vol. XIV, 1958, págs. 327 – 390

Marvin Roy Feldman Karpa c. Estados Unidos Mexicanos, Caso CIADI No. ARB(AF)/99/1, Decisión provisional acerca de cuestiones jurisdiccionales preliminares (6 de diciembre de 2000), párrs. 32 – 36

Hussein Nuaman Soufraki c. Los Emiratos Árabes Unidos, Caso CIADI No. ARB/02/7, Laudo (7 de julio de 2004), confirmado por Decisión de 5 de junio de 2007

Controversia relativa al fileteado en el Golfo de San Lorenzo, 17 de julio de 1986, *RIAA*, vol. XIX, United Nations, New York, 2006, págs. 225 – 296

The Arctic Sunrise Arbitration (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Award on the Merits of 14 August 2015, PCA Case N° 2014-02

Arbitraje relativo al Mar del Sur de China (República de las Filipinas c. República Popular de China), caso n.º. 2013-19, 12 de julio de 2016 (CPA)

B) TPJI

Avis consultatif no. 4, *Décrets de nationalité promulgués en Tunisie et au Maroc*, du 7 février 1923, *CPJI série B n° 4*, págs. 6 – 32

Lotus, *Recueil des Arrêts*, Serie A – n.º. 10, 7 de septiembre de 1927

Appeal from a Judgment of the Hungaro/Czechoslovak Mixed Arbitral Tribunal (The Peter Pázmaný University v. the State of Czechoslovakia), Judgment of 15 December 1933, *Serie A/B*, No. 61, p. 208

C) TIJ

Estrecho de Corfú (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte c. Albania), sentencia de 9 de abril de 1949, *ICJ Reports 1949*, p. 4

Opinión Consultiva del TIJ de 11 de abril de 1949 en la cuestión relativa a la reparación por daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas, *ICJ Reports 1949*, p. 174

Nottebohm Case (Liechtenstein v. Guatemala) (second phase), Judgment of April 6th, 1955: *I.C.J. Reports 1955*, p. 4

Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Opinión Consultiva del TIJ de 8 de junio de 1960, *ICJ Reports*, 1960, págs. 150 – 172

Barcelona Traction Light and Power Company Limited (España c. Bélgica) (segunda fase), *ICJ Rep* 1970, 3

Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua, (Nicaragua c. Estados Unidos de América), sentencia sobre el fondo, *ICJ Reports* 1986

Plataformas petrolíferas (República Islámica de Irán c. Estados Unidos de América), sentencia, *ICJ Reports* 2003, p. 161

Consecuencias Jurídicas de la Construcción de un Muro en el Territorio Ocupado de Palestina, opinión consultiva de 9 de julio de 2004, *ICJ Reports* 2004

D) TIDM

M/V Saiga (n.º 2) (San Vicente y las Granadinas c. Guinea), medidas provisionales, sentencia de 1 de julio de 1999, *ITLOS Reports* 1999, p. 10

Camouco (Panamá c. Francia), *Pronta Liberación*, Sentencia, *ITLOS Reports* 2000, p. 10

Monte Confurco (Seychelles v. France), *Prompt Release, Judgment*, *ITLOS Reports* 2000, p. 86

Grand Prince (Belize v. France), *Prompt Release, Judgment of 20 April 2001*, *Separate Opinion of Judge Treves*, *ITLOS Reports* 2001, p. 17

Volga (Federación de Rusia c. Australia), *Pronta Liberación*, Sentencia, *ITLOS Reports* 2002, p. 10

Juno Trader (San Vicente y las Granadinas c. Guinea Bissau), *Pronta Liberación*, Sentencia, *ITLOS Reports* 2004, p. 17

Tomimaru (Japón c. Federación de Rusia), *Pronta Liberación*, Sentencia, *ITLOS Reports* 2005 – 2007, p. 74

ARA Libertad (Argentina c. Ghana), *Medidas Provisionales*, *Auto de 15 de diciembre de 2012*, *ITLOS Reports* 2012, p. 332

M/V Louisa (San Vicente y las Granadinas c. Reino de España), Sentencia, *ITLOS Reports* 2013, p. 4

Arctic Sunrise (Reino de los Países Bajos c. Federación de Rusia), *Medidas Provisionales*, *Auto de 22 de noviembre de 2013*

M/V Virginia G (Panama c. Guinea-Bissau), Sentencia, *ITLOS Reports* 2014, p. 4

Opinión Consultiva solicitada por la Comisión Subregional de Pesquerías, Opinión Consultiva de 2 de abril de 2015, caso n.º. 21

Enrica Lexxie (Italia c. India), *Medidas Provisionales*, *Auto de 24 de agosto de 2015*, caso n.º. 24

M/V Norstar (Panamá c. Italia), *Medidas Provisionales*, Sentencia

M/V Norstar (Panamá c. Italia), Sentencia de 10 de abril de 2019, caso n.º. 25

E) TEDH

Sentencia del TEDH de 12 de enero de 1999, *Rigopoulos c. España*, 37388/97

Sentencia del TEDH de 20 de diciembre de 2004, *Makaratzis c. Grecia*, ECHR 694; (2005) 41 EHRR 49

Sentencia del TEDH (Gran Sala) de 29 de marzo de 2010, *Medvedyev y Otros c. Francia*, 3394/03

Sentencia del TEDH en el caso *Hirsi Jamaa y Otros c. Italia*, de 23 de febrero de 2012, 27765/09

Sentencia del TEDH de 27 de junio de 2013, *Vassiss y Otros c. Francia*, 62736/09

Sentencia del TEDH de 24 de julio de 2014, *Al Nashiri c. Polonia*, 28761/11

F) TJUE

Sentencia del TJCE de 4 de abril de 1974, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, 167/73, ECLI:EU:C:1974:35

Sentencia del TJCE de 19 de enero de 1988, *Pesca Valentia*, 223/86, ECLI:EU:C:1988:14

Sentencia del TJCE de 14 de diciembre de 1989, *The Queen c. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación); ex parte Jaderow Ltd y otros*, C-216/87, ECLI:EU:C:1989:651

Sentencia del TJCE de 25 de julio de 1991, *The Queen v Secretary of State for Transport, ex p Factortame Ltd and others*, C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320

Sentencia del TJCE de 17 de noviembre de 1992, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte*, C-279/89, ECLI:EU:C:1992:439

Sentencia del TJCE de 24 de noviembre de 1992, *Anklagemindigheden/Poulsen y Diva Navigation*, C-286/90, ECLI:EU:C:1992:453

Sentencia del TJCE de 2 de diciembre de 1992, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-280/89, ECLI:EU:C:1992:481

Sentencia del TJCE de 17 de marzo de 1993, *Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG contra Seebetriebsrat Bodo Ziese mer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97

Sentencia del TJCE de 7 de marzo de 1996, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, C-334/94, ECLI:EU:C:1996:90

Sentencia del TJCE de 12 de junio de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Irlanda*, C-151/96, ECLI:EU:C:1997:294

Sentencia del TJCE de 27 de noviembre de 1997, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Helénica*, C-62/96, ECLI:EU:C:1997:565

Sentencia del TJCE de 14 de octubre de 2004, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Reino de los Países Bajos*, C-299/02, ECLI:EU:C:2004:620

Sentencia del TJCE (Gran Sala) de 23 de octubre de 2007, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Consejo de la Unión Europeo*, C-440/05, ECLI:EU:C:2007:625

Sentencia del TJCE de 11 de diciembre de 2007, *Ankla International Transport Workers' Federation y Finnish Seamen's Union contra Viking Line ABP y OÜ Viking Line Eesti*, C-438/05, ECLI:EU:C:2007:772

Sentencia de 11 de diciembre de 2007, *The International Transport Workers' Federation y The Finnish Seamen's Union c. Viking Line ABP y OÜ Viking Line Eesti*, C-438/05, ECLI:EU:C:2007:772

Sentencia del TJUE de 18 de diciembre de 2007 *Laval un Partneri Ltd c. Svenska Byggnadsarbetareförbundet, Svenska Byggnadsarbetareförbundets avdelning 1, Byggettan y Svenska Elektrikerförbundet*, C-341/05, ECLI:EU:C:2007:809

Sentencia de 19 de junio de 2008, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Gran Ducado de Luxemburgo*, C-319/06, ECLI:EU:C:2008:350

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 24 de junio de 2008, *Commune de Mesquer c. Total France SA y Total International Ltd*, C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359

Sentencia del TJUE de 16 de julio de 2009, *Laszlo Hadadi c. Csilla Marta Mesko*, C-168/08, ECLI:EU:C:2009:474, párr. 44

Sentencia del TJUE (Gran Sala) de 2 de marzo de 2010, *Janko Rottman c. Freistaat Bayern*, C-135/08, ECLI:EU:C:2010:104

Sentencia del TJUE de 27 de septiembre de 2011, *3F contra Comisión Europea*, asunto T-30/03 RENV, ECLI:EU:T:2011:534

Sentencia del TJUE de 15 de diciembre de 2011, *Jan Voogsgeerd c. Navimer SA*, C-384/10, ECLI:EU:C:2011:842

Sentencia del TJUE de 8 de julio de 2014, *Fonship A/S c. Svenska Transportarbetareförbundet y Facket för Service och Kommunikation (SEKO) y Svenska Transportarbetareförbundet contra Fonship A/S*, C-83/13, ECLI:EU:C:2014:2053

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 16 de junio de 2015, *Presidenza del Consiglio dei Ministri y otros c. Rina Services SpA, Rina SpA y SOA Rina Organismo di Attestazione SpA*, C-593/13, ECLI:EU:C:2015:399

Sentencia del TJUE (Gran Sala) de 6 de octubre de 2015, *Consejo de la Unión Europea c. Comisión Europea*, C-73/14, ECLI:EU:C:2015:663

Sentencia del TJUE de 8 de mayo de 2019, *Compañía Naviera de la República Islámica de Irán c. Consejo de la Unión Europea*, T-434/15, ECLI:EU:T:2019:307

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 7 de mayo de 2020, *LG y otros c. Rina SpA y Ente Registro Italiano Navale*, C-641/18, ECLI:EU:C:2020:349

Conclusiones del Abogado General Sr. Marco Darmon, presentadas el 1 de junio de 1989, *Maclaine Watson & Company Limited c. Comisión de las Comunidades Europeas*, C-241/87, ECLI:EU:C:1989:229

Conclusiones del Abogado General Darmon presentadas el 17 de marzo de 1992 en el caso *Sloman Neptun Schiffahrts AG c. Seebetriebsrat Bodo Ziese mer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91

Conclusiones del Abogado General en el caso *Anklagemindigheden/Poulsen y Diva Navigation*, C-286/90, presentadas el 31 de marzo de 1992, ECLI:EU:C:1992:155

Conclusiones de la Abogada General Sra. Christine Stix-Hackl, presentadas el 22 de febrero de 2001, *Comisión de las Comunidades Europeas c. República Francesa*, C-4/00, ECLI:EU:C:2001:121

Conclusiones del Abogado General Sr. Paolo Mengozzi, presentadas el 1 de abril de 2014, asunto C-83/13, *Fonnskip A/S contra Svenska Transportarbetareförbundet, Facket för Service och Kommunikation (SEKO) y Svenska Transportarbetareförbundet contra Fonnskip A/S*, ECLI:EU:C:2014:201

Conclusiones del Abogado General Sr. Maciej Szpunar presentadas el 14 de enero de 2020, *LG c. Rina SpA y Ente Registro Italiano Navale*, C-641/18, ECLI:EU:C:2020:3

G) TRIBUNAL ESPECIAL PARA EL LÍBANO

Sala de Apelaciones del Tribunal Especial para el Líbano, *Decisión provisional sobre el Derecho aplicable: terrorismo, conspiración, homicidio, perpetración y acumulación de cargos*, caso STL-11-01/I, de 16 de febrero de 2001

H) TRIBUNALES NACIONALES

H.1) Tribunales españoles

H.1.1) Tribunal Constitucional

Sentencia del Tribunal Constitucional 21/1997, de 10 de febrero, ECLI:ES:TC:1997:21

Sentencia del Tribunal Constitucional (Pleno) 140/2018, de 20 de diciembre de 2018, ECLI:ES:TC:2018:140

H.1.2) Tribunal Supremo

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5.ª) 5635/2006, de 29 de mayo de 2006, ECLI:ES:TS:2006:5635

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2.ª) 592/2014, de 24 de julio de 2014, ECLI:TS:ES:2014:3082

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 593/2014, de 24 de julio de 2014, ECLI:ES:TS:2014:3089

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 810/2014, de 3 de diciembre de 2014, ECLI:ES:TS:2014:4823

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 866/2014, de 11 de diciembre de 2014, ECLI:ES:TS:2014:5433

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª) 2705/2015, de 15 de junio de 2015, ECLI: ES:TS:2015:2705, RJ 2015\2647

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 865/2015, de 14 de enero de 2016 (recurso de casación n.º. 1167/2014)

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 4587/2015, de 11 de noviembre de 2015, ECLI:ES:TS:2015:4587

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 648/2016, de 15 de julio de 2016, ECLI:ES:TS:2016:3581

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) 974/2016, de 23 de diciembre de 2016 (ROJ: STS 5654/2016 - ECLI:ES:TS:2016:5654)

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª.) 1435/2020, de 3 de junio de 2020, ECLI:ES:TS:2020:1435

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª.) 1668/2020, de 3 de junio de 2020, ECLI:ES:TS:2020:1668

H.1.3) Audiencia Nacional

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 2.ª.) 17/2017, de 17 de julio de 2017, ECLI:ES:AN:2017:3443

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 5097/2018, de 24 de octubre de 2018, ECLI:ES:AN:2018:5097, JUR 2019\49983

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 5436/2018, de 27 de diciembre de 2018, ECLI:ES:AN:2018:5436

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª.) 2218/2019, de 18 de abril de 2019, ECLI:ES:AN:2019:2218, JUR 2019\208697

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 2770/2019, de 17 de mayo de 2019, ECLI:ES:AN:2019:2770

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 2888/2019, de 22 de mayo de 2019, ECLI:ES:AN:2019:2888

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª.) 522/2020, de 7 de enero de 2020, ECLI:ES:AN:2020:522, RJCA 2020\254

Auto de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 2.ª.) 21/2014, de 6 de mayo de 2014, ECLI:TS:ES:2014:104ª

Auto de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Sección 1.ª.) 25/2014, de 13 de mayo de 2014, ECLI:ES:AN:2014:116ª

Auto de la Audiencia Nacional (Sala de lo Penal, Pleno) 41/2014, de 4 de julio (ARP 2014\1319)

H.1.4) Otros tribunales

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid 7395/2013 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 8.ª.), de 24 de junio de 2013, ECLI: ES:TSJM:2013:7395

Auto del Juzgado Central de Instrucción, rec. núm. 114/2015, de 9 de marzo de 2016, JUR 2016\53478

H.2) Tribunales británicos

Johanna Emilie or Emilia, A. C., June 30, 1854, *Shipping Gazette*

Chartered Mercantile Bank of India v Netherlands Steam Navigation Co. Ltd [1883] 10 QBD 521

Mortensen v. Peters, 1906, 43 *Sc. L. R.*, 872

R v Bolden and Dean (The "Battlestar") [1997] 2 Cr App R 171

Union Marine Classification Services LLC v The Government of the Union of Comoros & Another (No 2) [2017] EWHC 2364 (Comm) (28 September 2017)

H.3) Tribunales estadounidenses

The Schooner Exchange v. McFaddon & Others, 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812)

Lauritzen v. Larsen (1953), 345 U.S. 571

Sielinski v. Empresa Hondureña de Vapores (113 F.Supp. 93, SDNY [1953])

Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S. A. (353 U.S. 138 [1957])

Bobalkais v. Compañía Panameña Marítima San Gerassimo (168 F.Supp. 236 SDNY [1958])

McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras, 372 U.S. 10 (1963) (USA)

Hellenic Lines v. Rhoditis, 398 U.S. 306, 310 (1970)

Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila, 480 F.2d 1024, 1027 (2d Cir. N.Y. 1973)

United States v. Marino Garcia, 679 F.2d 1373. U. S. Court of Appeals, 11th Cir, 1982

United States v. Pinto-Mejia, 720 F.2d 248, 260 (2d Cir. 1983)

United States of America, Appellee, v. Luis Alphonso Henriquez, Jose Colon Ortiz, Segundo Zacarias Ortiz, Juan Andres Julio-Cardales, Joaquim G. Mejia, Olivio Omelis-Gundis, Felipe Molina Marrujo, Francisco Javier Gomez, and Rodrigo Roman-Ortiz, Appellants, 731 F.2d 131 (2d Cir. 1984)

Basel Action Network v. Maritime Admin., 285 F. Supp. 2d 58 (D.D.C. 2003) (USA)

Basel Action Network v. Maritime Admin., 370 F. Supp. 2d 57 (D.D.C. 2005) (USA)

Reino de Espana v. American Bureau of Shipping 328 F. Supp. 2d. 489 (S.D.N.Y.2004)

Reino de Espana v. The American Bureau of Shipping 528 ESupp.2d. 459 (S.D.N.Y. 2008)

Reino de Espana v. The American Bureau of Shipping No. 08-0579-cv(L) (S.D.N.Y. 2010)

Reino de Espana v. The American Bureau of Shipping (2010), 729 F. Supp. 2d 642 – 646

Reino de Espana v. The American Bureau of Shipping 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012)

H.4) Tribunales franceses

Arrêt du Tribunal de Grande Instance de Paris, 11ème chambre – 4ème section, no. 9934895010, 16 janvier 2008

Arrêt de la Cour d'Appel de Paris, pôle 4 – chambre 11 E, no. 08/02278, 30 mars 2010

Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire n° AO-408, *Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution et Total International Ltd.*, 16 décembre 2000, JurisData n° 2000-204764

Cour d'Appel de Rennes (F) n° 00/08026, *Commune de Mesquer v Total France SA et Total International LTD*, 13 février 2002, JurisData n° 2002-204764

H.5) Tribunales italianos

Tribunal de Apelación de Génova, *Katzikis c. Svorono di Pollone* (buque *Soglasie*), 19 de mayo de 1922, *Il diritto commerciale* 1922 I. 185, y *Journal de Droit International*, 1923, p. 1022

SELECCIÓN DE DOCUMENTOS

A) Instituto de Derecho Internacional

ASSER, T. M. C., y REAY, L., «*Règles relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce*», en INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL, *Annuaire*, Tome XV, Lausanne, Imprimerie Regamey & Co., 1896, pp. 72 – 74

Resolución 10A de la Sesión de Santiago de Chile del *Institut de Droit International* sobre Problemas presentes del uso de la fuerza armada en Derecho internacional – A. Legítima defensa, 27 de octubre de 2007

B) Comisión de Derecho Internacional

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1950, vols. I y II, Naciones Unidas, New York, 1958

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1951, vols. I y II, Naciones Unidas, New York, 1957

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1952, vol. II, Naciones Unidas, New York, 1958

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1955, vol. I, Naciones Unidas, New York, 1960

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1956, vols. I y II Naciones Unidas, New York, 1967

Yearbook of the International Law Commission 1949 – Summary Records and Documents of the First Session including the report of the Commission to the General Assembly, Naciones Unidas, New York, 1956

Proyecto de Artículos sobre Protección Diplomática, 2006, Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 58.º período de sesiones (1º de mayo a 9 de junio y 3 de julio a 11 de agosto de 2006), en Asamblea General, *Documentos Oficiales*, 61.º período de sesiones, Suplemento n.º. 10 (A/61/10), págs. 102 – 106

Proyecto de Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos

Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 58.º período de sesiones (1º de mayo a 9 de junio y 3 de julio a 11 de agosto de 2006), en Asamblea General, *Documentos Oficiales*, 61.º período de sesiones, Suplemento n.º. 10 (A/61/10)

C) Naciones Unidas (miscelánea)

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. IV, ONU, Ginebra, 1958

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, *Official Records*, vol. II, ONU, Ginebra, 1958

ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume III (Documents of the Conference, First and Second Sessions)*, 2009

ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume IV (Summary Records, Plenary, General Committee, First, Second and Third Committees, as well as Documents of the Conference, Third Session)*, 2009

ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume V (Summary Records, Plenary, General Committee, First, Second and Third Committees, as well as Documents of the Conference, Fourth Session)*, 2009

ONU, *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume XV (Summary Records, Plenary, General Committee and First Committee, as well as Documents of the Conference, Tenth and Resumed Tenth Sessions)*, 2009

Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro el 3 y el 4 de junio 1992, UN Doc. A/CONF.151/26

Informe sobre el proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, Carta de fecha 9 de junio de 2003 dirigida al Presidente de la Asamblea General por los copresidentes del proceso de consultas, A/58/95, de 26 de junio de 2003

Informe de la Conferencia de revisión del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 26 de mayo de 2006, A/CONF.210/2006/15, de 5 de julio de 2006

NACIONES UNIDAS, *Boletín n.º 68 – Derecho del Mar: División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar / Oficina de Asuntos Jurídicos*, Naciones Unidas, New York, 2009, págs. 21 – 35

Informe de la reanudación de la Conferencia de revisión del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 28 de mayo de 2010, A/CONF.210/2010/7, de 27 de julio de 2010

PNUMA, *Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación – Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación: Textos y Anexos*, United Nations, Genève, 2014, págs. 93 – 123

Informe de la reanudación de la Conferencia de revisión del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 27 de mayo de 2016, A(CONF.210/2016/5, de 1 de agosto de 2016

C.1) Secretario General

SECRETARY OF THE UNITED NATIONS, “Flag Etiquette Code to be Followed on Naval Vessels Provided by a Troop-Contributing Country to the United Nations Observer Group in Central America – Practice Concerning the Use of the United Nations Flag on Vessels, pursuant to the 1958 Geneva Convention on the High Seas, Status Agreements Concluded between the United Nations and Host Countries and the United Nations National Flag Code and Regulations”, *United Nations Juridical Yearbook 1990*, United Nations, New York, 1993, págs. 252 – 254

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/53/456, 5 de octubre de 1998

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los océanos y el derecho del mar*, A/54/429, 30 de septiembre de 1999

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/57/57, 7 de marzo de 2002

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/58/65, 3 de marzo de 2003

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/59/62, 4 de marzo de 2004

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/59/62/Add.1, 18 de agosto de 2004

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/60/63, 4 de marzo de 2005

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/60/63/Add.2, 15 de agosto de 2005

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/61/63/Add.1, 17 de octubre de 2006

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/62/66/Add.2, 10 de septiembre de 2007

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/63/63, 10 de marzo de 2008

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, A/54/429, 30 de septiembre de 1999

SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, *Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar*, UN Doc. A58/65, 3 de marzo de 2003

C.2) Consejo de Seguridad

Resolución 217 (1965), de 20 de noviembre de 1965, S/RES/217(1965)

Resolución 221 (1966), de 9 de abril de 1966, S/RES/221(1966)

Resolución 665 (1990), de 25 de agosto de 1990, S/RES/665(1990)

Resolución 661 (1990), de 6 de agosto de 1999, S/RES/661(1990)

Resolución 685 (1991), de 3 de abril de 1991, S/RES/687(1991)

Resolución 787 (1992), de 16 de noviembre de 1992, S/RES/787(1992)

Resolución 757 (1992), de 30 de mayo de 1992, S/RES/757(1992)

Resolución 875 (1993), de 16 de octubre de 1993, S/RES/875(1993)

Resolución 841 (1993), de 16 de junio de 1993, S/RES/841(1993)

Resolución 917 (1994), de 6 de mayo de 1994, S/RES/917 (1994)

Resolución 1132 (1997), de 8 de octubre de 1997, S/RES/1132(1997)

Resolución 1171 (1998), de 5 de junio de 1998, S/RES/1171(1998)

Resolución 1373 (2001), de 28 de septiembre de 2001, S/RES/1373(2001)

Resolución 1408 (2002), de 6 de mayo de 2002, S/RES/1408 (2002)

Resolución 1540 (2004), de 28 de abril de 2004, S/RES/1540 (2004)

Resolución 1566 (2004), de 8 de octubre de 2004, S/RES/1566 (2004)

Resolución 1696 (2006), de 31 de julio de 2006, S/RES/1696 (2006)

Resolución 1701 (2006), de 11 de agosto de 2006, S/RES/1701 (2006)

Resolución 1718 (2006), de 14 de octubre de 2006, S/RES/1718 (2006)

Resolución 1737 (2006), de 23 de diciembre de 2006, S/RES/1737 (2006)

Resolución 1747 (2007), de 24 de marzo de 2007, S/RES/1747 (2007)

Resolución 1803 (2008), de 3 de marzo de 2008, S/RES/183 (2008)

Resolución 1822 (2008), de 30 de junio de 2008, S/RES/1822 (2008)

Resolución 1904 (2009), de 17 de diciembre de 2009, S/RES/1904 (2009)

Resolución 1907 (2009), de 23 de diciembre de 2009, S/RES/1907 (2009)

Resolución 1929 (2010), de 9 de junio de 2010, S/RES/1929 (2010)

Resolución 1970 (2011), de 26 de febrero de 2011, S/RES/1970 (2011)

Resolución 1973 (2011), de 17 de marzo de 2011, S/RES/1973 (2011)

Resolución 1988 (2011), de 17 de junio de 2011, S/RES/1988 (2011)

Resolución 1989 (2011), de 17 de junio de 2011, S/RES/1989 (2011)

Resolución 2009 (2011), de 16 de septiembre de 2011, S/RES/2009 (2011)

Resolución 2023 (2011), de 5 de diciembre de 2011, S/RES/2023 (2011)

Resolución 2040 (2012), de 12 de marzo de 2012, S/RES/2040 (2012)

Resolución 2060 (2012), de 25 de julio de 2012, S/RES/2060 (2012)

Resolución 2082 (2012), de 17 de diciembre de 2012, S/RES/2082 (2012)

Resolución 2083 (2012), de 17 de diciembre de 2012, S/RES/2083 (2012)

Resolución 2094 (2013), de 7 de marzo de 2013, S/RES/2094 (2013)

Resolución 2095 (2013), de 14 de marzo de 2013, S/RES/2095 (2013)

Resolución 2111 (2013), de 24 de julio de 2013, S/RES/2111 (2013)

Resolución 2127 (2013), de 5 de diciembre de 2013, S/RES/2127 (2013)

Resolución 2134 (2014), de 28 de enero de 2014, S/RES/2134 (2013)

Resolución 2140 (2014), de 26 de febrero de 2014, S/RES/2140 (2014)

Resolución 2144 (2014), de 14 de marzo de 2014, S/RES/2144 (2014)

Resolución 2146 (2014), de 19 de marzo de 2014, S/RES/2146 (2014)

Resolución 2160 (2014), de 17 de junio de 2014, S/RES/2160 (2014)

Resolución 2170 (2014), de 15 de agosto de 2014, S/RES/2170 (2014)
Resolución 2174 (2014), de 27 de agosto de 2014, S/RES/2174 (2014)
Resolución 2178 (2014), de 24 de septiembre de 2014, S/RES/2178 (2014)
Resolución 2195 (2014), de 19 de diciembre de 2014, S/RES/2195 (2014)
Resolución 2199 (2015), de 12 de febrero de 2015, S/RES/2199 (2015)
Resolución 2216 (2015), de 14 de abril de 2015, S/RES/2216 (2015)
Resolución 2224 (2015), de 9 de junio de 2015, S/RES/2224 (2015)
Resolución 2231 (2015), de 20 de julio de 2015, S/RES/2231 (2015)
Resolución 2253 (2015), de 17 de diciembre de 2015, S/RES/2253 (2015)
Resolución 2240 (2015), de 9 de octubre de 2015, S/RES/2240 (2015)
Resolución 2255 (2015), de 21 de diciembre de 2015, S/RES/2255 (2015)
Resolución 2266 (2016), de 24 de febrero de 2016, S/RES/2266 (2016)
Resolución 2270 (2016), de 2 de marzo de 2016, S/RES/2270(2016)
Resolución 2292 (2016), de 14 de junio de 2016, S/RES/2292 (2016)
Resolución 2312 (2016), de 6 de octubre de 2016, S/RES/2312 (2016)
Resolución 2321 (2016), de 30 de noviembre de 2016, S/RES/2321(2016)
Resolución 2342 (2017), de 23 de febrero de 2017, S/RES/2342 (2017)
Resolución 2357 (2017), de 12 de junio de 2017, S/RES/2357 (2017)
Resolución 2362 (2017), de 29 de junio de 2017, S/RES/2362 (2017)
Resolución 2368 (2017), de 20 de julio de 2017, S/RES/2368 (2017)
Resolución 2371 (2017), de 5 de agosto de 2017, S/RES/2371(2017)
Resolución 2375 (2017), de 11 de septiembre de 2017, S/RES/2375 (2017)
Resolución 2380 (2017), de 5 de octubre de 2017, S/RES/2380 (2017)
Resolución 2397 (2017), de 22 de diciembre de 2017, S/RES/2397(2017)
Resolución 2399 (2018), de 30 de enero de 2018, S/RES/2399 (2018)
Resolución 2402 (2018), de 26 de febrero de 2018, S/RES/2402 (2018)
Resolución 2433 (2018), de 30 de agosto de 2018, S/RES/2433 (2018)
Resolución 2437 (2018), de 3 de octubre de 2018, S/RES2437 (2018)
Resolución 2441 (2018), de 5 de noviembre de 2018, S/RES/2441 (2018)
Resolución 2444 (2018), de 14 de noviembre de 2018, S/RES/2444 (2018)

Resolución 2454 (2019), de 31 de enero de 2019, S/RES/2454 (2019)

Resolución 2456 (2019), de 26 de febrero de 2019, S/RES/2456 (2019)

Resolución 2464 (2019), de 10 de abril de 2019, S/RES/2464 (2019)

Resolución 2473 (2019), de 10 de junio de 2019, S/RES/2473 (2019)

Resolución 2485 (2019), de 29 de agosto de 2019, S/RES/2485 (2019)

Resolución 2488 (2019), de 12 de septiembre de 2019, S/RES/2488 (2019)

Resolución 2491 (2019), de 3 de octubre de 2019, S/RES/2491 (2019)

Resolución 2507 (2020), de 31 de enero de 2020, S/RES/2507 (2020)

Resolución 2509 (2020), de 11 de febrero de 2020, S/RES/2509 (2020)

Resolución 2511 (2020), de 25 de febrero de 2020, S/RES/2511 (2020)

Resolución 2515 (2020), de 30 de marzo de 2020, S/RES/2515 (2020)

Resolución 2526 (2020), de 5 de junio de 2020, S/RES/2526 (2020)

Resolución 2536 (2020), de 28 de julio de 2020, S/RES/2536 (2020)

C.3) Asamblea General

Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas 2750 C (XXV), de 17 de diciembre de 1970

Resolución 46/215 aprobada por la Asamblea General el 20 de diciembre de 1991, Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva y sus efectos sobre los recursos vivos de los océanos y mares del mundo, A/RES/46/215

Resolución 49/116 aprobada por la Asamblea General el 19 de diciembre de 1994, Pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y sus efectos en los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo, A/RES/49/116, 22 de febrero de 1995

Resolución 49/118 aprobada por la Asamblea General el 19 de diciembre de 1994, Las capturas incidentales y los descartes en la pesca y sus efectos en el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos vivos del mundo, A/RES/49/118, 2 de febrero de 1995

Resolución 52/28 aprobada por la Asamblea General el 26 de noviembre de 1997, Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, A/RES/52/28, 26 de enero de 1998

Resolución 54/32, aprobada por la Asamblea General el 24 de noviembre de 1999, *Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios*, A/RES/54/32

Resolución 57/142, aprobada por la Asamblea General el 12 de diciembre de 2002, Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en la alta mar y pesa ilícita, no declarada y no reglamentada, capturas incidentales y descartes en la pesca, y otras cuestiones, A/RES/57/142

Resolución 58/14, aprobada por la Asamblea General el 24 de noviembre de 2003, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/58/14

Resolución 62/177 de la Asamblea General, de 18 de diciembre de 2007, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/62/177

Resolución 63/112 aprobada por la Asamblea General el 5 de diciembre de 2008, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/63/112, de 24 de febrero de 2009

Resolución 64/72 aprobada por la Asamblea General el 4 de diciembre de 2009, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/64/72

Resolución 65/38 aprobada por la Asamblea General el 7 de diciembre de 2010, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/65/38, de 30 de marzo de 2011

Resolución 67/79 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2012, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/67/79, de 30 de abril de 2013

Resolución 68/71 aprobada el 9 de diciembre de 2013, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/68/71, de 25 de febrero de 2014

Resolución 72/73 aprobada por la Asamblea General el 5 de diciembre de 2017, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/72/73, de 4 de enero de 2018

Resolución 73/124 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2018, A/RES/73/124, 31 de diciembre de 2018

Resolución 73/125 aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2018, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/73/125, de 15 de enero de 2019

Resolución 74/18 aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019, La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos, A/RES/74/18, de 19 de diciembre de 2019

Resolución 74/19 aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019, Los océanos y el derecho del mar, A/RES/74/19, 20 de diciembre de 2019

UNGA, *Report of the Ad Hoc Consultative Meeting of Senior Representatives of International Organizations on the 'Genuine Link'*, UN DOC A/61/160, 17 July 2006

C.4) CNUCYD

CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 1972 – 1973*, TD/B/C.4/H7, CNUCYD, Genève / New York, 1975

UNCTAD, *Economic consequences of the existence or lack of existence of a genuine link between vessel and flag of registry*, UNCTAD, Genève, 10 March 1977, TD/B/C.4/168, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1977, TD/B/C.4/158-169

UNCTAD, *Action on the question of open registries: Open-registry fleets*, TD/B/C.4/220, 3 March 1981, pp. 4 y 20, en UNCTAD, *UN Documents*, Trade and Development Board 1980, TD/B/C.4/199-222

CNUCYD, *Action on the Question of Open Registries*, TD/B/C.4/220 (1981), de 3 de marzo de 1981

UNCTAD, *Conditions for registration of ships: Report by the UNCTAD secretariat*, UNCTAD, Genève, 22 January 1982, TD/B/AC.34/2, en United Nations, *UN Documents*, UNCTAD Trade and Development Board, 1981 – 82, TD/B/AC.33/1-3, AC.33/INF.1, A.C33/L.1-2, AC.33/MISC.1, AC.34/1-8, AC.34/CRP.1-7, AC.34/INF.1-2, AC.34/L.1-6, AC.34/MISC.1-2, AC.34/NGO1-4

CNUCYD, 20 de agosto de 1982, TD/B/AC.34/6

UNCTAD Secretariat, *A set of basic principles concerning the conditions upon which vessels should be accepted on national shipping registers*, UNCTAD, Genève, 17 March 1983, TD/RS/CONF/PC/2

CNUCYD, *Report of the United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships on its Third Part*, Anexo I, TD/RS/CONF/10/Add.1, 7 de agosto de 1985

CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 1990*, United Nations Publications, Genève, 1990

CNUCYD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, United Nations Publications, Genève, 2019

UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, United Nations Publications, Genève, 2020

C.5) FAO

D'ANDREA, A., *The "Genuine Link" Concept in Responsible Fisheries: Legal Aspects and Recent Developments*, FAO Legal Consultant Development Law Service / FAO Legal Papers Online no. 61, Roma, 2006

Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO sobre Pesca en Roma el 12 de marzo de 2005

FAO, Código de Conducta para la Pesca Responsable, de 1995

FAO, *Voluntary Guidelines for Flag State Performance / Directives volontaires pour la conduite de l'état du pavillon / Directrices Voluntarias para la Actuación del Estado de Pabellón*, FAO, Roma, 2015

FAO, *Directrices voluntarias para los sistemas de documentación de las capturas*, de julio de 2017

FAO, *Directrices voluntarias sobre el mercado de las artes de pesca*, de julio de 2018

FAO, *Antecedentes del problema del abanderamiento y cambio del pabellón de barcos pesqueros y repercusiones del problema en la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos*, CL 103/20-Sup.3, FAO, Roma, 1993

FAO, *Report of the Council of FAO – Hundred and Third Session, Rome, 14-25 June 1993*, CL 103/REP, FAO, Roma, 1993, apéndice E

FAO, *Report of and Papers Presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Sydney, Australia, 15-19 May 2000*, FAO Fisheries Report no. 666, Roma, 2001

FAO, *Report of the Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Related Matters – Rome, 9-11 October 2000*, FAO Fisheries Report. No. 637, FIIT/R637 (En), FAO, Roma, 2001

FAO, *Report of and Papers Presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Sydney, Australia, 15-19 May 2000*, FAO Fisheries Report No. 666, FAO, Roma, 2001

FAO, *Informe de la Consulta de Expertos para examinar las medidas relativas al Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Roma, 4-6 de noviembre de 2002*, FAO Informe de Pesca n.º. 692, FIPL/R692(Es), FAO, Roma, 2002

FAO, *Informe de la Consulta de Expertos Sobre Embarcaciones Pesqueras que Operan Bajo Registros Abiertos y su Impacto en la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada, Miami, Florida, Estados Unidos, 23-25 de septiembre de 2003*, Informe de Pesca n.º. 722, FAO, Roma, 2004

FAO, *Second Meeting of the Technical Advisory Committee of the FAO Project Management of Tuna Fishing Capacity: Conservation and Socio-Economic, 15-18 March 2004, Madrid, Spain*, Roma, 2005

FAO, *Declaración de Roma sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de 2005, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO sobre Pesca, Roma, 12 de marzo de 2005*, FAO, Roma, 2005

FAO, *Informe del 27.º periodo de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 5-9 de marzo de 2007*, FIEL/R830 (Es), FAO, Informe de Pesca n.º. 830, 2007

FAO, *Informe del 28.º periodo de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 2-6 de marzo de 2009*, FIEL/R902 (Es), FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º 902, 2009

FAO, *Report of the Expert Consultation on Flag State Performance*, Rome, 23–26 June 2009, Fisheries and Aquaculture Report. No. 918, FAO, Roma, 2009

FAO, *Informe del 30.º periodo de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2012*, FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1012, FIPI/R1012 (Es), 2012

FAO, *Review of studies estimating IUU fishing and the methodologies utilized*, FAO, Roma, 2016

FAO, *Informe de la primera reunión de las partes en el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, Oslo (Noruega), 29-31 de mayo de 2017*, FIAP/R1211 (Es), FAO, Roma, 2017

FAO, *Informe de la cuarta reunión del Grupo de trabajo consultivo y técnico de composición abierta oficioso sobre el Registro mundial, Londres (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), 11-13 de abril de 2018*, FAO Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1253 de la FAO, Roma, 2018

FAO, *Global Study on Transshipment: Regulation, practices, monitoring and control*, FAO, Roma, 2018

FAO, *Informe de la cuarta reunión del Grupo de trabajo consultivo y técnico de composición abierta oficioso sobre el Registro mundial, Londres (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), 11-13 de abril de 2018*, FAO Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1253 de la FAO, Roma, 2018

FAO, *Technical guidelines on methodologies and indicators for the estimation of the magnitude and impact of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing*, FAO, Roma, 2018

FAO, *Informe del 33.º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2018*, FIAP/R1249 (Es), FAO, Informe de Pesca y Acuicultura n.º. 1249, 2019

FAO, *Informe de la quinta reunión del Grupo de trabajo consultivo y técnico de composición abierta oficioso sobre el Registro mundial, Seúl, República de Corea, 13-14 de mayo de 2019*, FAO Informe de pesca y acuicultura n.º. 1285, Roma, 2019

FAO, *Informe de la segunda reunión de las partes en el Acuerdo sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, Santiago de Chile (Chile), 3 – 6 de junio de 2019*, FIAO/R1275 (Es), FAO, Roma, 2020

COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *Documento de estrategia – Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro: El camino a seguir en la lucha contra la pesca INDNR, COFI/2014/SBD 2 (ES), 2014*, págs. 1 – 3

COMITÉ DE PESCA DE LA FAO, *El Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (Registro mundial), Roma, 11-5 de julio de 2016*, FAO, Roma, 2016

Programme for the implementation of a Regional Fisheries Strategy for the Eastern and Southern Africa and Indian Ocean Region / Programme pour la mise en oeuvre d'une stratégie de pêche pour la région Afrique orientale-australe et Océan Indien, *A Review of Somalia's (& Semi-Autonomous Regions) Fisheries Legislation & Management*, Smart Fish, Report / Rapport SF/2011/11, 2011

CEO, M; FAGNANI, S.; SWAN, J.; TAMADA, K., y WATANABE, H., *Performance Review by Regional Fishery Bodies: Introduction, Summaries, Synthesis and Best Practices. Volume I: CCAMLR, CCSBT, ICCAT, IOTC, NAFO, NASCO, NEAFC*, FAO Fisheries and Aquaculture Circular No. 1072, FIPI/C1072 (En), FAO, Roma, 2012

FRANCKX, E., “*Pacta tertiis and the Agreement for the implementation of the straddling and highly migratory stocks provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea*”, *FAO Legal Papers Online*, vol. 8, n.º. 1, 2000, págs. 14 – 19

SWAN, J., *Fishing Vessels operating under Open Registers and the Exercise of Flag State Responsibilities. Information and Options*, FAO Fisheries Circular, n.º. 980, FIPL/C980, Roma, 2002

SZIGETI, P., y LUGTEN, G., *The Implementation of Performance Review Reports by Regional Fishery Bodies, 2004-2014*, FAO Fisheries and Aquaculture Circular No. 1108, FIPI/C1108 (En), FAO, Roma, 2015

VAN HOUTTE, A., *Flag State responsibility and the contribution of recently concluded international instruments in preventing, deterring and eliminating illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing*, FAO, Roma, 2003

C.6) OMI

Resolución A.441(XI), de 15 de noviembre de 1979, control por parte del Estado de pabellón sobre el propietario de un buque

Resolución A.500(XII), de 20 de noviembre de 1981, sobre objetivos de la organización en los años 80, A XIII/Res.500, de 5 de enero de 1982

Resolución A.682(17), de cooperación regional en el control de buques y descargas, de 6 de noviembre de 1991, A.17/Res.682, de 21 de noviembre de 1991

Resolución A.739(18) de la OMI, y las consecuencias de su incumplimiento, aunque no especifica la responsabilidad de las clasificadoras por actuaciones negligentes

Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS))

Resolución A.777(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre métodos y organización de trabajo en comités y sus organismos subsidiarios, A 18/Res.777, de 8 de noviembre de 1993

Resolución A.787(19), de 23 de noviembre de 1995, sobre procedimientos de control por el Estado de puerto, A.19/Res.787, de 29 de noviembre de 1995

Resolución A.788(19), de 23 de noviembre de 1995, Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones

Resolución A.847(20), de 27 de noviembre de 1997, sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados de pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI, A 20/Res.847

Resolución A.872(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, para que los propietarios de buques, gente de mar y personas relacionadas con la utilización de los buques puedan adoptar procedimientos para evitar el contrabando de narcóticos, sustancias psicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas, con recomendaciones específicas en función de las regiones

Resolución A.881(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, A 21/Res.881, de 4 de febrero de 2000

Resolución A.900(21), de 25 de noviembre de 1999, sobre objetivos de la organización a partir del año 2000, A.21/Res.900, de 4 de febrero de 2000

Resolución A.912(22), de 29 de noviembre de 2001, sobre autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, A 22/Res.912, de 22 de enero de 2002

Resolución A.913(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 22/Res.913, 22 de enero de 2002

Resolución A.923(22), de 29 de noviembre de 2001, Medidas para prevenir la inscripción de “buques fantasma”, A 22/Res.923, de 22 de enero de 2001 Resolución A. 924(22), aprobada el 20 de noviembre de 2001, sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, A 22/Res.924, 22 de enero de 2002

Resolución A.930(22), de 29 de noviembre de 2001, Directrices sobre la provisión de la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, A.22/Res.93, de 17 de diciembre de 2001

Resolución A.946(23), de 27 de noviembre de 2003, sobre el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 23/Res.946, de 25 de febrero de 2004

Resolución A.959(23), aprobada el 5 de diciembre de 2003, sobre modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC), A 23/Res.959, 4 de marzo de 2004

Resolución A.973(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre el código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, A 24/Res.973, de 19 de diciembre de 2005

Resolución A.974(24), de 1 de diciembre de 2005, sobre marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 24/Res.974, de 21 de diciembre de 2005

Resolución A.996(25), de 29 de noviembre de 2007, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2007, A 25/Res.996, de 15 de enero de 2008

Resolución A.1019(26), de 2 de diciembre de 2009, enmiendas al código para la implantación de los instrumentos obligatorios de 2007, A 26/Res.1019, de 18 de enero de 2010

Resolución A.1022(26), de 2 de diciembre de 2009, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 26/Res.1022, 18 de enero de 2010

Resolución A.1052(27), procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011, de 30 de noviembre de 2011, A.27/Res.1052, de 20 de diciembre de 2011

Resolución A.1054(27), de 30 de noviembre de 2011, código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI de 2011, A 27/Res.1054(27), de 20 de diciembre de 2011

Resolución A.1067(28), de 4 de diciembre de 2013, marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI, A 28/Res.1067, de 5 de diciembre de 2013

Resolución A.1070(28), de 4 de diciembre de 2013, código para la implantación de los instrumentos de la OMI, A 28/Res.1070(28), de 10 de diciembre de 2013

Resolución A.1071(28), de 4 de diciembre de 2013, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 28/Res.1071, 5 de diciembre de 2013

Resolución A.1110(30), de 6 de diciembre de 2017, plan estratégico para la organización del período de seis años de 2018 a 2023, A 30/Res.1110, 8 de diciembre de 2017

Resolución A.1118(30), de 6 de diciembre de 2017, Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, A 30/Res.1118, 10 de enero de 2018

Resolución A.1119(30), de 6 de diciembre de 2017, sobre procedimientos de control por el Estado rector del puerto de 2017, A 30/Res. 1119, de 20 de diciembre de 2017

Resolución A.1142(31), de 4 de diciembre de 2019, Medidas para evitar la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, A 31/Res.1142, 10 de enero de 2020

Resolución MEPC.246(66), de 4 de abril de 2014, enmiendas al anexo del protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques de 1973

Resolución MSC.104(73), de 5 de diciembre de 2000, Adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)

Resolución MSC.167(78), de 20 de mayo de 2004, Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, MSC 78/26/Add.2

Resolución MSC.174(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004; Resolución MSC.179(79), aprobada el 10 de diciembre de 2004

Resolución MSC.179(79), de 10 de diciembre de 2004, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS)

Resolución MSC.195(80), de 20 de mayo de 2005, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS))

Resolución MSC.228(82), de 7 de diciembre de 2006, Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional

Resolución MSC.273(85), de 4 de diciembre de 2008, adopción de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS))

Resolución MSC.353(92), de 21 de junio de 2013, enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS))

Circular MSC.1140 (2004), Transfer of Ships between States, MSC/Circ.1140, MEPC/Circ.424, Ref. T1/11.01, 20 December 2004

Directrices no obligatorias sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP, de 22 de diciembre de 2008, MSC.1/Circ.1283

IMO, *Legal Committee, 105th sesión, 23-25 April 2018*, IMO, London, 2018 Buenas prácticas recomendadas para contribuir a combatir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, LEG.1/Circ.10, de 8 de mayo de 2019

IMO, *Status of IMO Treaties – Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, IMO, London, 2020

C.7) OIT

ILO, *Minutes of the Tenth Session of the Joint Maritime Commission*, ILO, Genève, 1934

OIT, *Conditions in Ships Flying the Panama Flag: Report of the Committee of Enquiry of the International Labour Organization*, OIT, Ginebra, 1949

OIT, *Report of Committee of Enquiry of the International Labour Organization, Conditions in Ships Flying the Panama Flag*, 1950

OIT, *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/200/3)*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001

OIT, *Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía. Reunión tripartita interregional de expertos sobre la seguridad y la salud en el desguace de buques para una selección de países asiáticos y Turquía (Bangkok, 7-14 de octubre de 2003)*, Oficina Internacional del Trabajo, Genève, 2004

OIT, Actas Provisionales de la 105.ª. de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra en mayo-junio de 2016, 3-1ª

OIT, Conclusiones sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar, OIT, Ginebra, 25 de febrero – 1 de marzo de 2019, SMSWS/2019/9

Recomendación 107 sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros)

Recomendación 108 sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar

Recomendación 155 sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas) de 1976

Recomendación 137 sobre la formación profesional (gente de mar) de 1970

C.8) UNODC

UNODC, *The Globalization of Crime – A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, UNODC, Wien, 2010

UNODC, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*, United Nations, Wien, 2011

UNODC, *Documento de debate – El Protocolo sobre armas de fuego y el Tratado sobre el comercio de armas: ¿divergencia o complementariedad?*, Naciones Unidas, Wien, 2016

UNODC/WCO, *Container Control Programme Annual Report 2019*, UNODC, Wien, 2020

UNODC, *Global Study on Firearms Trafficking 2020*, UNODC, Wien, 2020

UNODC, *COVID-19 and the drug supply chain: from production and trafficking to use*, UNODC, Wien, 2020

D) OCDE

GOURDON, K., *Ship Recycling – An Overview*, OECD Science, Technology and Industry Policy Papers no. 68, Paris, 2019

OECD, *Harmful Tax Competition: An Emerging Global Issue*, OECD, Paris, 1998

OCDE, *Towards Global Tax Co-operation – Report to the 2000 Ministerial Council Meeting and Recommendations by the Committee on Fiscal Affairs: Progress in Identifying and Eliminating Harmful Tax Practices*, 2000

OECD, *Policy Statement on Substandard Shipping by the Maritime Transport Committee of the OECD*, 2002

OECD, *Maritime Security – Ownership and Control of Ships: Options to Improve Transparency*, OECD, Paris, 2003

OECD, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, OECD, Paris, 2003

OCDE, *OECD Workshop on Maritime Transport – Transparency of Ownership and the Impact of Security on Seafarers: Paper submitted by Jon Whitlow, International Transport Workers' Federation (ITF), Paris, 8-9 January 2003*, DSTI/DOT/MTC(2003)16, 2003

OECD, *Fish Piracy: Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, OECD, Paris, 2004

OCDE, *Maritime security – Options to improve transparency in the ownership and control of ships*, OCDE, Paris, 2004

OECD, *The OECD's Project on Harmful Tax Practices: 2006 Update on Progress in Member Countries*, Centre for Tax Policy and Administration, 2006

OECD, *Evading the Net: Tax Crime in the Fisheries Sector*, OECD, Paris, 2013

OCDE, *Plan de acción contra la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios*, OCDE, Paris, 2014

OECD, *Corruption and the smuggling of refugees*, OECD, Paris, 2015

OECD, *Measuring and Monitoring BEPS, Action 11 – 2015 Final Report*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2015

OECD, *Fighting Tax Crime: The Ten Global Principles*, OECD Publishing, Paris, 2017

OECD, *Terrorism, corruption and the criminal exploitation of natural resources*, OECD, Paris, 2017

OECD, *Harmful Tax Practices – 2017 Peer Review Reports on the Exchange of Information on Tax Rulings. Inclusive Framework on BEPS: Action 5*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2018

OECD TRADE AND AGRICULTURE DIRECTORATE FISHERIES COMMITTEE, *Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: Where countries stand and where efforts should concentrate in the future*, TAD/FI(2017)16/FINAL OECD, Paris, 2018

OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, *Harmful Tax Practices – 2018 Progress Report on Preferential Regimes. Inclusive Framework on BEPS: Action 5*, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris, 2019

E) FMI

Communiqué of the Interim Committee of the Board of Governors of the International Monetary Fund, 27 April 1999

Communiqué of the Interim Committee of the Board of Governors of the International Monetary Fund, 26 September 1999

MONETARY AND EXCHANGE AFFAIRS DEPARTMENT, *Offshore Financial Centers*, IMF Background Paper, 2000

IMF, *Georgia: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 01/210, November 2001

IMF, *Barbados: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 03/35, February 2003

IMF, *Malta: Financial System Stability Assessment, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Monetary and Financial Policy Transparency, Banking Supervision, Securities Regulation, Insurance Regulation, Corporate Governance, and Payment Systems*, IMF Country Report No. 03/264, September 2003

IMF, *Mauritius: Financial System Stability Assessment, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Banking Supervision, Payment Systems, Monetary and Financial Policy Transparency, and Anti-Money Laundering*, IMF Country Report No. 03/321, October 2003

FMI, *Public Information Notice (PIN) No. 03/138*, November 24, 2003

IMF, *Jamaica: Financial System Stability Assessment, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Basel Core Principles for Effective Banking Supervision, the CPSS Core Principles for Systematically Important Payment Systems, and IMF Monetary and Financial Policy Transparency Codes*, IMF Country Report No. 06/156, May 2006

IMF, *Barbados: Financial System Stability Assessment: Update, including Reports on the Observance of Standards and Codes on the following topics: Banking Supervision and Securities Regulation*, IMF Country Report No. 09/54, February 2009

IMF, *Cyprus: Financial Sector Assessment Program: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 09/308, November 2009

IMF, *The Bahamas: Financial Sector Stability Assessment*, IMF Country Report No. 13/101, April 2013

IMF *Barbados: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 14/53, February 2014

IMF, *Georgia: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 14/355, December 2014

IMF, *Republic of Moldova: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 16/70, February 2016

IMF, *Lebanon: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 17/21, January 2017

FMI, *Public Information Notice (PIN) No. 08/82*, July 9, 2018

IMF, *JAMAICA – Financial Sector Stability Assessment*, IMF Country Report No. 18/347, December 2018

IMF, *The Bahamas: Financial System Stability Assessment*, IMF Country Report No. 19/199, July 2019

IMF, *The Bahamas: Financial Sector Assessment Program-Detailed Assessment of Observance of Basel Core Principles for Effective Banking Supervision*, IMF Country Report No. 19/200, July 2019

IMF, *MALTA Financial Sector Assessment Program: Technical Note – Banking Supervision*, IMF Country Report No. 19/347, November 2019

IMF, *Malta: Financial Sector Assessment Program-Technical Note-Anti-Money Laundering and Combating the Financing of Terrorism (AML/CFT)*, IMF Country Report No. 19/345, November 2019

F) GAFI

FATF, *FATF Guidance: Transparency and Beneficial Ownership*, FATF, Paris, 2014

FATF, *International Standards on Combating Money Laundering and the Financing of Terrorism & Proliferation – The FATF Recommendations*, FATF, Paris, 2012/2019

Recomendación 24 del GAFI, Transparencia y beneficiario final de las personas jurídicas

Recomendación 25 del GAFI, Transparencia y beneficiario final de otras estructuras jurídicas

G) UNIÓN EUROPEA

G.1) Comisión

Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas titulada “El futuro del transporte marítimo comunitario: medidas para mejorar las condiciones de funcionamiento de la flota comunitaria”, COM(89)266, *DOCE C 263/11*, de 16 de octubre de 1989

Recomendación de la Comisión para mejorar la eficacia del control de los buques por el Estado del puerto de la Comunidad, COM(89)266 final, *DOCE C 263/15*, de 16 de octubre de 1989, Anexo 2

Propuesta de Reglamento del Consejo sobre una definición común de armador comunitario, COM(89)266, *DOCE C 263/16*, de 16 de octubre de 1989, Anexo 3

Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios en los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, COM(89)266, *DOCE C 263/17*, de 16 de octubre de 1989, Anexo 4

Comunicación por la que se modifica la propuesta de Reglamento del Consejo (CEE) por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario, presentada el 22 de febrero de 1991, COM(91) 54 final, *DOCE C 73/27* de 19 de marzo de 1991

Comunicación de la Comisión al Consejo – Propuesta modificada de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario, COM(91) 483 final, de 12 de diciembre de 1991, *DOCE C 19/10*, de 25 de enero de 1992

Propuesta modificada de Reglamento (CEE) del Consejo, por el que se establece un sistema de licencias que regule la actividad de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro o estén registrados en un puerto de la Comunidad en la zona de reglamentación definida por el convenio NAFO (presentada por la Comisión en virtud del apartado 3 del artículo 149 del tratado CEE), COM(93) 461 final, de 23 de septiembre de 1993

Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas – Una política común de seguridad marítima, COM(93) 66 final, de 24 de febrero de 1993

Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions ‘Towards a New Maritime Strategy’, COM(96) 81 final, 13 March 1996

Relación de las propuestas pendientes en el Consejo el 31 de octubre de 1993 para las que la entrada en vigor del Tratado de la Unión Europea supone un cambio de fundamento jurídico o de procedimiento, COM(93) 570 final, de 10 de noviembre de 1993, pág. 47

Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones – Toward a new maritime strategy, COM(1996) 81 final, de 13 de marzo de 1996

Retirada de determinados propuestas y proyectos de la Comisión (97/C 2/02), *DOCE C 2*, de 4 de enero de 1997, pág. 5

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo - Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), COM(2000) 142 final, Bruselas, 22 de junio de 2000

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM(2000) 802 final, Bruselas, 6 de diciembre de 2000

Asunto N 736/2001, Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, *DOCE C* 38, de 12 de febrero de 2004, págs. 4 – 6. Los pormenores de la solicitud pueden consultarse en la carta de la Comisión Europea a España de 27 de febrero de 2002, C(2002)858fin, págs. 6 y 7

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo – Propuesta modificada del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias, COM(2002) 313 final, Bruselas, 12 de junio de 2002, *DOCE C* 227 E/478, de 24 de septiembre de 2002

Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas – Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada, COM(2002) 180 final, de 28 de mayo de 2002

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, *DOCE C* 146, de 19 de junio de 2002, págs. 6 – 11

Comunicación C(2004) 43 de la Comisión – Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, *DOCE C* 13/3 de 17 de enero de 2004

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, caso N 195/02, *DOCE C* 28, de 31 de enero de 2004, págs. 2 – 4

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, *DOCE C* 136, 3 de junio de 2005, págs. 41 – 45, caso N 171/2004

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones (2005/C 136/16), *DOCE C* 136/36, de 3 de junio de 2005, caso N114/2004

Comunicación de la Comisión – Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la Unión Europea, COM(2005) 585 final, de 23 de noviembre de 2005

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones (2007/C 90/02), *DOCE C* 90/2, de 25 de abril de 2007

Libro Verde de la Comisión de las Comunidades Europeas – Mejorar el desmantelamiento de los buques, COM(2007) 269 final, 22 de mayo de 2007

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones, caso N 325/07, *DOCE C* 53/1, de 6 de marzo de 2009

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre una nueva estrategia comunitaria para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, COM(2007) 601 final, 17 de octubre de 2007

Decisión de la Comisión, de 25 de febrero de 2009, relativa al régimen de ayudas C 2/08 (ex N 572/07) sobre la modificación del sistema del impuesto sobre el tonelaje marítimo que proyecta aplicar Irlanda, *DOCE L 228/20*, de 1 de septiembre de 2009

Retirada de propuestas de la Comisión, *DOUE C 80*, de 7 de marzo de 2015, págs. 17 – 23

Comunicación de la Comisión – Requisitos y procedimiento para la inclusión de instalaciones situadas en terceros países en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques. Nota de orientación técnica en el marco del Reglamento (UE) n.º. 1257/2013, relativo al reciclado de buques (2016/ C 128/01), *DOUE C 128/1*, de 12 de abril de 2016

Comunicación de la Comisión por la que se actualiza el anexo de la Comunicación C(2004) 43 de la Comisión “Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo” (2017/C 120/03), *DOUE C 120/10*, de 13 de abril de 2017

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea – Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones (2018/C 339/01), *DOUE C 339/1*, de 21 de septiembre de 2018

EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL – ENVIRONMENT, *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, final report, 2007

Respuesta del Sr. Verheugen en nombre de la Comisión, E-0075/2000, de 22 de febrero de 2000

G.2) Parlamento Europeo

Resolución sobre las medidas positivas en favor del transporte marítimo en la Comunidad (B3-1237, 1261 y 1282/93), Acta de la sesión del jueves, 16 de septiembre de 1993 (93/C 268/04), *DOCE C 268*, de 4 de octubre de 1993, págs. 169 y 170

Resolución sobre la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario (EUROS) COM(89)0266 – C3-0126/90 y COM(91)0483, Acta de la sesión del jueves, 16 de septiembre de 1993 (93/C 268/04), *DOCE C 268*, de 4 de octubre de 1993, pág. 171

EUROPEAN PARLIAMENT, *Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on Manning and Employment*, SOCI 107 EN, European Parliament, Bruxelles, 2000

Resolución del Parlamento Europeo sobre la comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo – Participación de la Comunidad Europea en las Organizaciones Regionales de Pesca (COM(1999) 613 – C5-0108/2000 – 2000/2068(COS)), de 15 de noviembre de 2000, *DOCE C 223/187*, de 8 de agosto de 2001

Resolución del Parlamento Europeo sobre las consecuencias económicas y medioambientales del naufragio del *Erika*, de 2 de marzo de 2000 (B5-0181 – 0186/2000), *DOCE C 346/95*, de 4 de diciembre de 2000

Resolución del Parlamento Europeo sobre la Política Pesquera Común ante el desafío de la globalización de la economía (2000/2027(INI)), de 17 de enero de 2001, *DOCE C 262/157*, de 18 de septiembre de 2001

Resolución del Parlamento Europeo sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca, 2000/2302(INI), A5-0405/2001, de 13 de diciembre de 2001

Resolución del Parlamento Europeo sobre la Comunicación de la Comisión sobre el plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada (COM(2002) 180 - C5-0332/2002 - 2002/2176(COS)), A5-0362/2002, de 20 de noviembre de 2002

Resolución del Parlamento Europeo sobre la catástrofe ocasionada por el petrolero *Prestige*, de 19 de diciembre de 2002 (P5_TA(2002)0629)

Informe de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), A6-0015/2007, de 29 de enero de 2007

Resolución del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), de 15 de febrero de 2007, *DOCE* C 287 E/502

Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de noviembre de 2011, sobre la lucha contra la pesca ilegal a escala mundial – El papel de la UE (2010/2210(INI), A7-0362/2011)

Resolución del Parlamento Europeo, de 22 de noviembre de 2012, sobre la dimensión exterior de la política pesquera común – Dimensión exterior de la política pesquera común (2011/2318(INI), P7_TA(2012)0461), *DOUE* C 419/175, de 16 de diciembre de 2015

COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el dumping social en la Unión Europea (2015/2255(INI))*, A8-0255/2016, Parlamento Europeo, Estrasburgo, 18 de agosto de 2016

COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL, TRANSPORTES Y TURISMO PARA LA COMISIÓN DE PESCA, *Opinión sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, 2000/2302(INI), PE 301.808, 15 de octubre de 2001, págs. 16 – 19

COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, 2000/2302(INI), A5-0405/2001, de 20 de noviembre de 2001, párr. 6

COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º 1, sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 286.566, 11 de abril de 2001

COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º 12 sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 286.567, 11 de abril de 2001

COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Documento de Trabajo n.º 3, sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, PE 309.162, 25 de septiembre de 2001

COMISIÓN DE PESCA DEL PARLAMENTO EUROPEO, *Informe sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca*, 2000/2302(INI), A5-0405/2001, de 20 de noviembre de 2001

Informe de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2006/2225(INI)), A6-0015/2007, de 29 de enero de 2007

Pregunta escrita n.º 1519/91 del Sr. Stephen Hughes (S) a la Comisión de las Comunidades Europeas (23 de julio de 1991) (92/C 141/04). Enarbolado de la bandera europea en pequeñas embarcaciones de recreo, *DOCE* C 141, de 3 de junio de 1992, pág. 2

Pregunta escrita n.º. 841/92 del Sr. Alonso Puerta (GUE) a la Comisión de las Comunidades Europeas (14 de abril de 1992) (92/c 345/16). Proyecto de ley de Régimen Fiscal para las islas Canarias del Ministerio de Economía y Hacienda, *DOCE C 345*, de 30 de diciembre de 1992, pág. 9

Pregunta escrita n.º. 754/95 de María Izquierdo Rojo (PSE) a la Comisión (2 de marzo de 1995) (95/C 152/88). Constitución de una flota con bandera de la Unión Europea, *DOCE C 152*, de 19 de junio de 1995, pág. 50

Pregunta escrita E-1892/95 de Gerardo Fernández-Albor (PPE) a la Comisión (3 de julio de 1995) (95/C 300/53). Propuesta para que las naves de los países miembros enarbolan, junto a su bandera nacional, la europea, *DOCE C 300*, de 13 de noviembre de 1995, pág. 28

RÉMEUR, C., *Listing of tax havens by the EU*, European Parliament Briefing, PE 621.872, 2018

G.3) Consejo

Barbados' Fiscal Incentives regime (BB008) – Final description and assessment, Brussels, 19 March 2019, 7676/19, FISC 205

Belize's International Business Company regime (BZ001) – Final description and assessment, Brussels, 15 November 2019, 14204/19, FISC 449

Conclusiones del Consejo ECOFIN de 1 de diciembre de 1997 sobre política fiscal - Resolución del Consejo y de los representantes de los gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo de 1 de diciembre de 1997 relativa a un Código de conducta sobre la fiscalidad de las empresas, *DOCE C 2*, de 6 de enero de 1998, págs. 1 – 6

Conclusiones del Consejo de 9 de marzo de 1998 sobre la creación del Grupo del código de conducta, *DOCE C 99*, de 1 de abril de 1998, págs. 1 y 2

Conclusiones del Consejo sobre criterios y procedimiento para la elaboración de una lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, 8 de noviembre de 2016, 14166/16, FISC 187, ECOFIN 1014

Conclusiones del Consejo sobre la lista de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, 5 de diciembre de 2017, 15429/17, FISC 345, ECOFIN 1088

Conclusiones del Consejo sobre la lista revisada de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, ST/7441/2019/INIT, *DOUE C 114*, de 26 de marzo de 2019, págs. 2 – 8; Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, *DOUE C 176*, de 22 de mayo de 2019, págs. 2 – 5, y *DOUE C 210*, de 21 de junio de 2019, págs. 8 – 11

Conclusiones del Consejo sobre la lista revisada de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales, de 18 de febrero de 2020, 2020/C 64/03, *DOUE C 64/8*, de 27 de febrero de 2020

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) por el que se propone la exclusión de ciertos países o territorios, 5086/18, FISC 9, ECOFIN 7, 12 de enero de 2018

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) por el que se propone la exclusión de ciertos países o territorios, 6777/18 FISC 95, ECOFIN 202, 2 de marzo de 2018

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las

Conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, incluida la retirada de la lista de dos países o territorios, 8304/18 REV 1, FISC 178, ECOFIN 356, 8 de mayo de 2018

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 11763/2/18 REV 2, FISC 335, ECOFIN 789, 27 de septiembre de 2018

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 5 de diciembre de 2017, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 13352/1/18 REV 1, FISC 423, ECOFIN 949, 31 de octubre de 2018

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de países y territorios, 8828/19 EV, FISC 244, ECOFIN 440 15 de mayo de 2019

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se sugieren modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 9674/1/19 REV 1, FISC 277, ECOFIN 517, 6 de junio de 2019

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, 13401/1/19 REV 1, FISC 407, ECOFIN 933, 4 de noviembre de 2019

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales — Informe del Grupo «Código de Conducta» (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, incluida la retirada de la lista de un país o territorio, *DOUE C 386/2*, de 14 de noviembre de 2019

Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales: Informe del Grupo “Código de Conducta” (Fiscalidad de las Empresas) en el que se proponen modificaciones de los anexos de las Conclusiones del Consejo de 12 de marzo de 2019, en particular la retirada de la lista de dos países o territorios y el refrendo de una nota orientativa, 12284/1/19 REV 1, FISC 367, ECOFIN 800, 4 de octubre de 2019

Saint Kitts and Nevis’ Offshore Companies regime (KN001) – Final description and assessment, Brussels, 15 March 2019, 7522/19, FISC 187

Saint Vincent and the Grenadines’ International Business Companies – IBC regime (VC001) – Final description and assessment, Brussels, 18 March 2019, 7653/19, FISC 200; 7563/19 ADD1, FISC 200, y 7563/19 ADD2, FISC 200

G.4) Comité Económico y Social

ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *EEC Shipping Policy. Flags of Convenience*, Economic and Social Committee Press, Information and Publications Division, Bruxelles, 1979

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a las ayudas a la construcción naval, de 16 de diciembre de 1986, *DOCE C 68/9*, de 16 de marzo de 1987

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “El desguace naval y la sociedad del reciclado” (Dictamen de iniciativa), 2017/C 034/06, 19 de octubre de 2016, *DOUE* C 34/39, de 2 de febrero de 2017

H) OROP

H.1) CAOI

Convención de creación de la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI / IOTC), hecha en Roma el 25 de noviembre de 1993

Resolución 01/03 de la CAOI por la que se establece un sistema para fomentar el cumplimiento de las Resoluciones de la CAOI por parte de los buques de partes no contratantes

Resolución 05/03 de la CAOI sobre el establecimiento de un programa de inspección en puerto de la CAOI

Resolución 07/01 de la CAOI para fomentar el cumplimiento por parte de los nacionales de las partes contratantes y de las partes no contratantes colaboradoras de las Medidas de Conservación y Ordenación de la CAOI

Resolución 10/10 de la CAOI sobre medidas relativas al mercado

Resolución 15/01 de la CAOI sobre el registro de los datos de capturas y esfuerzo por los buques pesqueros en el área de competencia de la CAOI

Resolución 16/03 de la CAOI sobre el seguimiento de la segunda revisión de la actuación

Resolución 16/05 de la CAOI sobre buques sin nacionalidad

Resolución 16/10 de la CAOI para fomentar la aplicación de las Medidas de Conservación y Ordenación de la CAOI

Resolución 16/11 de la CAOI sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

Resolución 18/03 de la CAOI sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de competencia de la CAOI

Resolución 19/04 de la CAOI sobre el registro de los buques autorizados a faenar en el área de competencia de la CAOI

Resolución 19/06 de la CAOI sobre el establecimiento de un programa para el transbordo por parte de grandes buques pesqueros, Resolución 15/03 de la CAOI sobre el programa de sistema de seguimiento de buques (VMS)

Resolución 19/07 de la CAOI sobre fletamento a casco desnudo de buques en el área de competencia de la CAOI

H.2) CCRVMA

Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Antárticos, hecha en Canberra el 20 de mayo de 1980

Resolución de la CCRVMA 14/XIX, Sistema de Documentación de Capturas: aplicación por los Estados adherentes y las Partes no contratantes

Resolución de la CCRVMA 16/XIX, Aplicación del VMS al Sistema de Documentación de Capturas

Resolución de la CCRVMA 17/XX, Uso del VMS y de otras medidas para la verificación de los datos de captura del SDC fuera del Área de la Convención, en particular, del Área estadística 51 de la FAO

Resolución de la CCRVMA 19/XXI, Banderas de incumplimiento

Resolución de la CCRVMA 25/XXV, Lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada realizada en el Área de la Convención por barcos de pabellón de Partes no contratantes

Resolución de la CCRVMA 32/XXIX, Prevención, disuasión y eliminación de la pesca INDNR en el Área de la Convención

Resolución de la CCRVMA 35/XXXIV, Barcos sin nacionalidad

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-01 (2014), Marcado de barcos pesqueros y artes de pesca

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-02 (2016), Obligaciones de las Partes contratantes con respecto a las licencias y a la inspección de los barcos de su pabellón que operan en el Área de la Convención

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-03 (2019), Inspecciones en puerto de barcos pesqueros con cargamento de recursos vivos marinos antárticos

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-04 (2018), Sistemas de seguimiento de barcos por satélite (VMS)

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-05 (2018), Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp.

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-06 (2016), Sistema para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA por parte de barcos de Partes contratantes

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-07 (2016), Sistema para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA por barcos de Partes no contratantes

Medida de Conservación 10-08 (2017), Sistema para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA por nacionales de Partes contratantes

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-09 (2019), Sistema de notificación de trasbordos efectuados dentro del Área de la Convención

Medida de Conservación de la CCRVMA 10-10 (2019), Procedimiento de evaluación del cumplimiento de la CCRVMA

H.3) CCSBT

Convención para la Conservación del Atún del Sur, hecha en Canberra el 10 de mayo de 1993

Resolución de la CCSBT sobre la aplicación de un Sistema de Documentación de las Capturas de la CCSBT

Resolución de la CCSBT sobre la creación de un programa para el transbordo por parte de grandes buques pesqueros, Resolución de la CCSBT sobre el Sistema de Seguimiento de Buques (VMS) de la CCSBT

Resolución de la CCSBT sobre la creación de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de atún rojo del sur

Resolución de la CCSBT para un Sistema de estándares mínimos para la inspección en puerto de la CCSBT

H.4) CGPM

Convenio constitutivo de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), hecho en Roma el 6 de noviembre de 1997

Resolución GFCM/41/2017/6 de la CGPM sobre la aplicación de un número de la Organización Marítima Internacional

Recomendación GFCM/41/2017/7 de la CGPM sobre un programa de acción regional para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de aplicación de la CGPM

Resolución GFCM/43/2019/3 de la CGPM sobre la aplicación de un sistema de seguimiento de buques y un registro electrónico en el área de aplicación de la CGPM

Recomendación GFCM/33/2009/5 de la CGPM sobre el establecimiento de un registro regional de flota de la CGPM

Recomendación GFCM/33/2009/6 de la CGPM sobre el establecimiento de un registro de la CGPM de buques de más de 15 metros autorizados a faenar en el área de aplicación de la CGPM, por la que se reforma la Recomendación GFCM/29/2005/2, se exige que se notifiquen el propietario y el fletador del buque, entre otros datos

Recomendación GFCM/33/2009/7 de la CGPM sobre estándares mínimos para el establecimiento de un sistema de seguimiento de buques en el área de aplicación de la CGPM

Recomendación GFCM/33/2009/8 de la CGPM sobre el establecimiento de una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca INDNR en el área de aplicación de la CGPM, por la que se deroga la Recomendación GFCM/30/2006/4

Recomendación GFCM/38/2014/2 de la CGPM, por la que se reforma y deroga la Recomendación GFCM/34/2010/3 sobre la identificación de incumplimientos

Recomendación GFCM/41/2017/7 de la CGPM sobre un programa de acción regional para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de aplicación de la CGPM

H.5) CIAT

Resolución C-04-03 de la CIAT, Resolución sobre un sistema de notificación de avistamientos e identificaciones de buques que operan en el área de la Convención, Programa de Cumplimiento de la CCSBT

Resolución C-07-02 de la CIAT, Resolución sobre criterios para obtener la calidad de no parte colaboradora o entidad pesquera colaboradora ante la CIAT

Resolución C-12-07 de la CIAT, Enmienda a la Resolución C-11-09 para establecer un programa sobre los transbordos por buques pesqueros grandes

Resolución C-14-02 de la CIAT, Resolución (enmendada) sobre el establecimiento de un Sistema de Seguimiento de Buques (VMS)

Resolución C-14-03 de la CIAT, Enmienda a la Resolución C-11-11 sobre la creación de un fondo especial de desarrollo sostenible de las pesquerías de especies altamente migratorias para el fortalecimiento de las capacidades institucionales de los países y territorios en desarrollo

Resolución C-15-01 de la CIAT, Enmienda a la Resolución C-05-07 para establecer una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el océano Pacífico oriental

H.6) CICAA

Convenio internacional para la conservación del atún del Atlántico, hecho en Río de Janeiro el 14 de mayo de 1966

Resolución 01-18 de la CICAA por la que se concreta el alcance de la pesca INDNR

Resolución 05-07 de la CICAA sobre el Cambio en el Registro y el Abanderamiento de Buques

Resolución 94-3 de la CICAA, sobre el Atún Rojo

Resolución 95-13 de la CICAA, sobre el Pez Espada Atlántico

Resolución 94-06 de la CICAA sobre coordinación con partes no contratantes

Resolución 99-11 de la CICAA que exige mayores medidas contra actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por parte de los grandes palangreros en el área de la Convención y otras áreas

Recomendación 96-11 de la CICAA, sobre Belice y Honduras de conformidad con la Resolución de 1994 sobre el Plan de Acción para el Atún, y Recomendación 96-12 de la CICAA, sobre Panamá de conformidad con la Resolución de 1994 sobre el Plan de Acción para el Atún

Recomendación 96-14 de la CICAA, sobre cumplimiento en las pesquerías de atún rojo y pez espada atlántico, y Recomendación 99-10 de la CICAA, sobre Guinea Ecuatorial de conformidad con la Recomendación sobre cumplimiento en las pesquerías de atún rojo y pez espada atlántico de 1996

Recomendación 98-11 de la CICAA sobre la Prohibición de Desembarcos y Transbordos de Buques de Partes No Contratantes Identificados como Autores de Infracciones Graves

Recomendación 3-12 de la CICAA sobre los Deberes de las Partes Contratantes y las Partes No Contratantes Colaboradoras, Entidades o Entidades Pesqueras en Relación con los Buques que Pesquen en el Área de la Convención de la CICAA

Recomendación 03-20 de la CICAA sobre los criterios para conseguir el estatuto de parte no contratante, entidad o entidad pesquera colaboradora en la CICAA

Recomendación 06-07 de la CICAA sobre el Engorde del Atún Rojo

Recomendación 06-14 de la CICAA para promover el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación por parte de los nacionales de las partes contratantes, las partes no contratantes colaboradoras, las entidades o entidades de pesca

Recomendación 07-08 de la CICAA sobre el formato y el protocolo de intercambio de datos en relación con el Sistema de Seguimiento de Buques (VMS) para la pesquería del atún rojo en el área de la Convención de la CICAA

Recomendación 11-15 de la CICAA sobre sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las obligaciones de información

Recomendación 13-13 de la CICAA sobre el establecimiento de un registro de la CICAA de buques de 20 metros de eslora o más autorizados a faenar en el área de la Convención

Recomendación 13-14 de la CICAA sobre fletamento a casco desnudo de los buques

Recomendación 13-19 de la CICAA sobre el establecimiento de un fondo de desarrollo de capacidad científica para Estados en desarrollo que sean partes contratantes de la CICAA

Recomendación 16-01 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación de los Atunes Tropicales

Recomendación 16-05 de la CICAA, que reemplaza la Recomendación 13-04 y establece un Plan Plurianual de Recuperación del Pez Espada Mediterráneo

Recomendación 16-06 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación del Bonito del Norte

Recomendación 16-15 de la CICAA sobre transbordos, párr. 1 de la Recomendación 18-10 de la CICAA sobre los requisitos mínimos para los Sistemas de Seguimiento de Buques en el área de la Convención de la CICAA

Resolución 16-17 de la CICAA por la que se establece una serie de acciones para mejorar el cumplimiento y la cooperación con las medidas de la CICAA

Recomendación 16-18 de la CICAA para aclarar y complementar el proceso para buscar asistencia para el desarrollo de capacidad de conformidad con la Recomendación 14-08 de la CICAA

Resolución 16-20 de la CICAA para establecer un Grupo de Trabajo *Ad Hoc* para realizar el seguimiento de la segunda revisión de la actuación de la CICAA

Recomendación 18-08 de la CICAA sobre el establecimiento de una lista de buques presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

Recomendación 18-09 de la CICAA sobre Medidas del Estado rector del Puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

Recomendación 18-12 de la CICAA por la que se reemplaza la Recomendación 17-09 sobre la aplicación del sistema eBCD

Recomendación 19-02 de la CICAA para reemplazar la Recomendación 16-01 de la CICAA sobre un Programa Plurianual de Conservación y Ordenación de los Atunes Tropicales

Recomendación 19-04 de la CICAA por la que se reforma la Recomendación 18-02, por la que se establece un Plan Plurianual para el Atún Rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo

Recomendación 19-09 de la CICAA sobre avistamientos de buques

Recomendación 06-13 de la CICAA sobre Medidas de Mercado, Recomendación 12-09 de la CICAA sobre un proceso tendente al establecimiento de un sistema de certificación de capturas para los atunes y especies afines

Sistema de la CICAA de Inspección Internacional Conjunta (75-02)

Plan General de Medidas de Seguimiento Integrado de la CICAA (02-31)

H.7) CPANE

Sistema de Control y Ejecución de la CPANE

Recomendación 7:2018, Recomendación sobre pesca en aguas profundas en el Área Reglamentada por la CPANE

Recomendación de la CPANE 13:2018, Recomendación para reformar el Artículo 25.1 del Sistema de Control y Ejecución

Recomendación de la CPANE 10:2019, Recomendación para reformar el Artículo 25.1 del Sistema de Control y Ejecución

Recomendación de la CPANE 3:2020 sobre las Medidas de Conservación y Ordenación para la caballa en el Área de Reglamentación de la CPANE para 2020

Recomendación de la CPANE 12:2020, Recomendación para reformar el Sistema de Control y Ejecución de la CPANE para publicar las listas de buques notificados y autorizados en la página web de la CPANE

H.8) OPANO

Convención sobre Cooperación en las Pesquerías del Atlántico Noroeste, hecha en Ottawa el 24 de octubre de 1978

Medidas de Conservación y Ordenación de la OPANO

H.9) SEAFO

Convención de la Organización de la Pesca del Atlántico Suroriental (SEAFO), hecha en Windhoek el 20 de abril de 2001

Sistema de Observación, Inspección, Cumplimiento y Ejecución de la SEAFO

H.10) SIOFA

Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (SIOFA), hecho en Roma el 7 de julio de 2006

Medida de Conservación y Ordenación CMM 2016/04 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre buques sin nacionalidad (Buques sin Nacionalidad)

Medida de Conservación y Ordenación CMM 2017/08 de SIOFA por la que se establece un Sistema de Inspección Portuaria (Inspección Portuaria)

Medida de Conservación y Ordenación 2018/06 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación sobre la inclusión en la lista de buques INDNR (Lista de Buques INDNR)

Medida de Conservación y Ordenación CMM 2018/9 de SIOFA para el control de las actividades pesqueras en el área del Acuerdo (Control)

Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/07 de SIOFA, Medida de Conservación y Ordenación para la Autorización de Buques y la Notificación para Pescar (Autorización de Buques)

Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/10 de SIOFA para el seguimiento de la pesca en el área del Acuerdo (Seguimiento)

Medida de Conservación y Ordenación CMM 2019/14 de SIOFA para los Procedimientos de Abordaje e Inspección en Alta Mar para el Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (Procedimientos de Abordaje e Inspección en Alta Mar)

H.11) SPRFMO

Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Pacífico Sur, hecha en Auckland el 14 de noviembre de 2009

Decisión 2-20181 de la SPRFMO, Reglas para las partes no contratantes colaboradoras

Medida de Conservación y Ordenación CMM 15-2016 de la SPRFMO sobre buques sin nacionalidad en el área de la Convención de la SPRFMO

Medida de Conservación y Ordenación CMM 05-2019 de la SPRFMO para la creación del Registro de buques autorizados a faenar en el área de la Convención de la Comisión

Medida de Conservación y Ordenación CMM 07-2019 de la SPRFMO sobre estándares mínimos de inspección en puerto

Medida de Conservación y Ordenación CMM 04-2020 de la SPRFMO por la que se establece una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el área de la Convención de la SPRFMO

Medida de Conservación y Ordenación CMM 06-2020 de la SPRFMO para el establecimiento de un Sistema de Seguimiento de Buques en el área de la Convención de la SPRFMO

Medida de Conservación y Ordenación CMM 10-2020 para la creación de un sistema de cumplimiento y seguimiento en el área de la Convención de la SPRFMO

Medida de Conservación y Ordenación CMM 12-2020 de la SPRFMO para la reglamentación de los transbordos y otras actividades de transferencia

H.12) WCPFC

Convención sobre la Conservación y la Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias en el Océano Pacífico Occidental y Central (Convención de la WCPFC), hecha en Honolulu el 5 de septiembre de 2000

Medida de Conservación y Ordenación 2006-08, Procedimientos de Abordaje e Inspección de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central

Medida de Conservación y Ordenación 2009-06 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre la reglamentación de los transbordos

Medida de Conservación y Ordenación 2009-09 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para buques sin nacionalidad

Medida de la Conservación y Ordenación 2013-04 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para la aplicación por parte de la WCPFC de un identificador único del buque (UVI)

Medida de Conservación y Ordenación 2013-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre los requisitos especiales de los pequeños Estados y territorios insulares en desarrollo

Medida de Conservación y Ordenación 2014-02 de la WCPFC, Sistema de Seguimiento de Buques de la Comisión

Medida de Conservación y Ordenación 2017-02 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación sobre estándares mínimos para las medidas del Estado rector del puerto

Medida de Conservación y Ordenación 2018-06 de la WCPFC, Registro de buques pesqueros y licencias de pesca de la WCPFC, exige que se notifiquen el nombre y la dirección de los propietarios del buque

Medida de Conservación y Ordenación 2019-01 de la WCPFC, No Miembros Colaboradores

Medida de Conservación y Ordenación 2019-06 de WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para el Sistema de Seguimiento del Cumplimiento

Medida de Conservación y Ordenación 2019-07 de la WCPFC, Medida de Conservación y Ordenación para establecer una lista de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la WCPO

I) OTROS INFORMES Y DOCUMENTOS

ALBUM, G., “The Patagonian Toothfish and Norwegian Interest”, *Norges Naturvernforbund Report*, 3, Norwegian Society for the Conservation of Nature / Friends of the Earth Norway, Oslo, 1997

BAHAMAS MARITIME AUTHORITY, *Report of the investigation into the loss of the Bahamian registered tanker “Prestige” off the northwest coast of Spain on 19th November 2002*, Bahamas Maritime Authority, London, 2004

BRETT, A., *et al.*, *Ending Illegal Fishing: Data Policy and the Port State Measures Agreement*, World Economic Forum, Genève, 2019

COMMITTEE OF INQUIRY INTO SHIPPING, *Report of the Committee of Inquiry into Shipping*, HMSO, Londres, mayo de 1970, Cmnd 4337

DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*, Documento de Opinión 52/2015 del Instituto Español de Estudios Estratégicos, 21 de mayo de 2015

DELOITTE, *EU Anti-Tax Avoidance Directive – Implementation of controlled foreign company rules*, Deloitte, New York / London, 2020

Department of the Treasury, Department of State, United States Coast Guards, *Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities – Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*, 14 May 2020

ECORYS, DNV GL, y ERASMUS UNIVERSITY – THE ERASMUS SCHOOL OF LAW, *Financial instrument to facilitate safe and sound ship recycling – Final report*, European Commission, Brussels, 2016

ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION, *Lowering the Flag – Ending the Use of Flags of Convenience by Pirate Fishing Vessels*, EJF, London, 2009

EUROPOL, *European Union Serious and Organised Crime Threat Assessment (SOCTA): Crime in the age of technology*, European Police Office, Den Haag, 2017

FAJARDO, T., *Wildlife Crime in Spain*, European Parliament, Bruxelles, 2016

FINANCIAL ACTION TASK FORCE ON MONEY LAUNDERING, *Review to Identify Non-Cooperative Countries or Territories: Increasing the Worldwide Effectiveness of Anti-Money Laundering Measures*, 22 June 2000

GIANNI, M., y SIMPSON, W., *The Changing Nature of High Seas Fishing – How flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*, Australian Government Department of Agriculture, Fisheries and Forestry / International Transport Workers’ Federation / WWF International, London, 2005

- GIANNI, M., *Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety*, WWF / ITF, Oslo / London, 2008
- GREENPEACE, *Choppy Waters – Forced Labour and Illegal Fishing in Taiwan’s Distant Water Fisheries*, Greenpeace East Asia, Taiwan, 2019
- GRUNDLEY, K., *Flags of Convenience in 1978*, Discussion Paper no. 8, Transport Studies Center, Polytechnic of Central London, London, November 1978
- HAYMAN G., y BRACK, G., *International Environmental Crime: The Nature and Control of Environmental Black Markets*, Report of the Royal Institute of International Affairs experts workshop of the same name, London, 2002
- HOSCH, G. E., *Trade Measures to Combat IUU Fishing: Comparative Analysis of Unilateral and Multilateral Approaches*, International Centre for Trade and Sustainable Development, Genève, 2016
- HUTNICZAK, B., y DELPEUCH, C., *Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: Where countries stand and where efforts should concentrate in the future*, TAD/FI(2017)16/FINAL, OECD, Paris, 2018
- HUTNICZAK, B.; DELPEUCH, C., y LEROY, A., “Closing Gaps in National Regulations Against IUU Fishing”, *OECD Food, Agriculture and Fisheries Papers*, n.º. 120, OECD, Paris, 2019
- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *An inquiry into the increasing use of so-called flag of convenience shipping in Australia*, Parliament House, Canberra, 17 September 2015
- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *Shipping Industry Flag State Performance Table 2018/2019*, ICS, London, 2019
- KUMAR, R., *Ship dismantling: A status report on South Asia (EU-India Action Plan Support Facility - Environment)*, Euroconsult Mott MacDonald / WWF-India, 2018
- LÓPEZ, M. J., *Estudio comparado de la tributación empresarial en la Unión Europea en época de crisis: España, Alemania e Irlanda*, ESIC Editorial, Madrid, 2020
- MARTINI, M., *Illegal, unreported and unregulated fishing and corruption*, Anti-Corruption Resource Centre, Bergen 2013
- NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *The Controversial Case of the Harrier*, NGO Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2017
- NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *South Asia Quarterly Update #18*, Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2019
- NGO SHIPBREAKING PLATFORM, *South Asia Quarterly Update #19*, Shipbreaking Platform, Bruxelles, 2019
- NIKITIN, M. B.; MANYIN, M. E., *et al.*, *North Korea’s Second Nuclear Test: Implications of U.N. Security Council Resolution 1874*, Congressional Research Centre, Washington, 2010
- NOAA Fisheries, *Improving International Fisheries Management – 2019 Report to Congress*, Department of Commerce / NOAA Fisheries, Washington, DC, 2019
- NORTH ATLANTIC FISHERIES INTELLIGENCE GROUP e INTERPOL, *Chasing Red Herrings: Flags of Convenience and the Impact on Fisheries Crime Law Enforcement*, Nordisk Ministerråd, København, 2018

OEEC.MTC, *Study on the Expansion of the Flags of Convenience Fleets and on Various Aspects Thereof*, OECE, Paris, 1958

OXFAM, *Lista de Paraísos Fiscales de la UE: Metodología y Valoración de Jurisdicciones*, marzo de 2019

PANAGIOTOU, S., y THANOPOULOU, H., *Tonnage Tax revisited : The case of Greece during a shipping crisis and an economic crisis period*, Bank of Greece Working Paper, Atenas, 2019

Safer Ships, Cleaner Seas: Report of Lord Donaldson's Inquiry Into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping, Cm. 2560 (1994)

SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *The Application of the Basel Convention to Hazardous Wastes and Other Wastes Generated on Board Ships*, 4 April 2011

SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous wastes and other wastes generated on board ships*, UNEP/CHW.10/INF/16, 7 October 2011

SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION, *Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous and other wastes generated on board ships*, UNEP/CHW.11/INF/22, 18 February 2013

Ship Transfers to Foreign Flag, Hearings before the Merchant Marine and Fisheries Subcommittee of the Committee on Interstate and Foreign Commerce, U. S. Sen. 85th Cong., 1st Sess. on S. 1488 (1957)

STILES, M. L.; KAGAN, A.; SHAFTEL, E., y LOWELL, B., *Stolen Food – The Impact of Pirate Fishing on Our Oceans*, Oceana, Washington, DC, 2013

TEIJO, C., *Seguridad marítima y protección de los recursos marinos vivos: retos en el horizonte 2050*, Documento de Investigación 02/2020, IIEE, Madrid, 2020

UNHCR, *Problems Related to the Rescue of Asylum-Seekers at Sea*, EC/SCP/42, UNHCR, Genève, 1985