



UNIVERSIDAD DE HOLGUÍN

Facultad de Derecho



Trabajo de Diploma en opción al título de Licenciada en Derecho.

Título: *Daños económicos que ocasiona el abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa.*

Autora: *Isis Esther Blanco López.*

Tutores: *My. Uvilqui Fuentes Cabrera.*
Lic. Héctor Julián Pérez Torres.

Junio 2014

Pensamiento

“ En prever está todo el arte de salvar. Los peligros no se han de ver cuando se les viene encima, sino cuando se les puede evitar ”.

José Martí

Dedicatoria

A la Revolución y nuestro Comandante en Jefe, por haberme formado y educado como una generación digna de cumplir cualquier tarea por lo difícil que fuera y en las circunstancias que ocurrieran dentro o fuera de nuestro territorio nacional.

A quienes han permitido que la sabiduría guíe mis pasos, quienes me han dado fortaleza para continuar cuando ha punto de caer he estado; por ellos, con toda la humildad que mi corazón puede emanar, dedico primeramente mi trabajo:

A mi padres María Esther y Ramón Blanco por estar siempre a mi lado,

A mi niña Melissa por ser el motor impulsor de mi vida,

A mi abuelo Ramón por siempre haber confiado en mí,

A mi hermano Henry, mis abuelas y mis tíos,

A mis tutores quienes han sabido formarme con buenos sentimientos y hábitos lo cual me ha ayudado a salir adelante, buscando siempre el mejor camino.

Agradecimientos

A la Revolución y nuestro Comandante en Jefe por darnos la oportunidad de formarnos como profesionales, de proveernos de valores y medios para vivir en una sociedad culta.

A mis tutores por creer en mí y estar siempre que los necesité.

A mi familia y amistades por confiar en mí.

A Oscar por estar siempre a mi lado y ayudarme a levantar cuando creía que no podía más.

A todos los profesores de la Facultad por su dedicación y entrega.

A todo el personal de la Empresa Puerto Moa “ Comandante Raúl Díaz Argüelles ” y a los de la Capitanía del Puerto.

¡A todos mis más sinceros agradecimientos!

Resumen

La tesis presentada ciertamente encontró que la institución del abanderamiento provisional es de gran interés para el Derecho Marítimo, ya que tienen una gran incidencia en la adquisición de las embarcaciones. La inscripción de estos medio navales, la pérdida provisional de su nacionalidad y la baja de los registros de las Capitanías de Puerto, debe solicitarse por quien tenga interés legítimo en ello (Armadores, personas naturales o jurídicas), ajustándose a las disposiciones vigentes y acompañado por la documentación que se adquiera.

El tema de nuestra investigación es: Daños económicos que ocasiona el abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa. El problema científico planteado ha sido: ¿En qué medida el abanderamiento provisional de embarcaciones causa daños económicos en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa? Para lograrlo se estructuró la investigación en dos capítulos, el primero dedicado a las generalidades del abanderamiento provisional y el segundo a la regulación jurídica del abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba.

Pretendemos después de realizar un profundo análisis de la problemática en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa, proponer a las empresas Puerto Moa y Navegación Caribe una propuesta legislativa en torno al abanderamiento provisional de embarcaciones cubanas bajo pabellón extranjero fletado por nacionales, que su regulación provoca daños económicos en dicha jurisdicción.

Los métodos y técnicas utilizadas fueron el Histórico-Jurídico, Inducción- Deducción, el Exegético- Jurídico, el Exegético – Comparativo, el Análisis y crítica de fuentes, la Entrevista a expertos y el análisis de documentos.

Summary

The present work concluded that the institution of temporary registration has a remarkable importance for the Maritime Law, since they have a great influence regarding the acquisition of vessels. Regarding the registration of these naval means, the temporary loss of their nationality and the leave from register of the Harbor Capitancies, applications should be issued by he who has legitimate interest in it (shipowners, natural or legal persons), adjusting them to the current dispositions and in concurrence with the acquired documentation.

The theme of this investigation is: Economic damages caused by the temporary registration of vessels in the jurisdiction of the Harbor Capitancy in Moa? This investigation was structured in two chapters. The first chapter is centered on the historical antecedents of the temporary registration, and the second one focuses on the legal regulation of the temporary registration in Cuba.

After a deep analysis about the difficulties regarding the jurisdiction of the Harbor Capitancy in Moa, we aim to propose to Moa's Harbor Enterprises and Navigation Caribe a legislative proposal about the temporary registration of Cuban vessels under foreign facilities chartered by national ones since their non-regulation causes economic damages to these jurisdictions.

Methods and techniques used in this investigation were Historical-Legal, Induction and Deduction, Exegetic-Legal, Exegetic-Comparative, Analysis of the sources of investigation, Interviews to experts and analysis and synthesis of documents.

Índice

Introducción.....	1
Capítulo I Generalidades del Abanderamiento provisional de embarcaciones.....	7
1.1 Análisis conceptual del abanderamiento y los elementos que lo componen.....	7
1.2 Consideraciones generales sobre el abanderamiento provisional de embarcaciones.....	9
1.3 Breve referencia legislativa del Abanderamiento Provisional de países de América Latina y Europa, tales como México, Panamá, Venezuela, Belice y Gran Bretaña.....	13
Capítulo II La regulación jurídica del Abanderamiento Provisional de embarcaciones en Cuba.....	26
2.1 Antecedentes normativos de la Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.....	26
2.2 El marco legal del Abanderamiento Provisional de embarcaciones en Cuba y su aplicación en la Capitanía del Puerto.....	27
2.3 Dificultades detectadas en las Empresas Puerto Moa y Navegación Caribe respecto al Abanderamiento Provisional de las embarcaciones.....	32
2.4 Propuestas a las Empresas Puerto Moa y Navegación Caribe para el perfeccionamiento de la normativa en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa.....	41
Conclusiones.....	43
Recomendaciones.....	45
Bibliografía.....	46
Anexos.....	50

Introducción

Los inicios del transporte marítimo en Cuba, se remontan a la época colonial ya que la distancia entre la entonces metrópoli que era España y sus colonias en América, dieron lugar a la instalación de un centro de reparaciones y construcciones navales en Cuba, lo que es hoy la Empresa Nacional de Astilleros que se encuentra ubicada en las tres regiones del país, y además presenta convenios internacionales con la República de Venezuela, Panamá y Holanda para la construcción de estos medios navales.

El advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, motivó en Cuba el surgimiento de un incipiente mercado de fletes, que posibilitó el empleo de dichas embarcaciones y la creación de una importante fuente de trabajo para nuestro país.

En 1948, se produce un renacer de la actividad marítima con la adquisición de cuatro embarcaciones, que se incrementan en 1950, pero todas en manos de entidades privadas y en función de extranjeros. El incremento de nuestra flota, tanto la mercante, como de cabotaje y pesca, hizo que la actividad marítima tuviera un gran auge en Cuba, siendo así que al triunfo de la Revolución el país contaba con 14 embarcaciones y ya a principios de la década de los 90 eran más de 100, solamente en lo que es navegación de altura, aparte de la flota pesquera, de cabotaje y otras.

Teniendo en cuenta las medidas derivadas del período especial, la flota de buques de nuestro país se afectó, existiendo contradicciones con los fletadores y armadores internacionales que trajo como consecuencia la pérdida de nuestra flota. En la parte comercial el estado cubano por las dificultades existentes en el país y el bloqueo que mantiene los Estados Unidos de Norteamérica ha desarrollado algunas acciones encaminadas al tema del abanderamiento provisional y ha buscado la alternativa sobre la materia en investigación.

Una de las instituciones más importantes dentro del Derecho Marítimo es el abanderamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales, conjuntamente con la actividad del registro de matrícula en las Capitanías de Puerto ya que tienen una gran incidencia en la adquisición del mismo. Debemos decir que el derecho internacional ha

permitido que cada estado determine las condiciones para conceder su nacionalidad a los buques, fijando los requisitos para su inscripción en un registro que le permita enarbolar su bandera, pues si bien esta constituye la prioridad para la identificación de la nacionalidad, el puerto de matrícula es su domicilio, por lo que ambos factores son una evidencia de la dependencia del buque a un Estado tanto en el orden interno del país como en aguas jurisdiccionales de otro, además, ambos forman parte de la individualización del buque y que conjuntamente con el nombre o denominación, es su distinción con otros; es por ello que la práctica de los estados ha reconocido el abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales y el uso de banderas extranjeras para buques nacionales.

Ahora bien, esta inscripción de los buques, la pérdida provisional de su nacionalidad y la baja de los registros de las Capitanías de Puerto, debe solicitarse por quien tenga interés legítimo en ello (Armadores¹, personas naturales o jurídicas), ajustándose a las disposiciones vigentes y acompañado por la documentación que se adquiriera.

La importancia de este tema ha sido visto por técnicos, teóricos y operadores del Derecho que en su práctica cotidiana se enfrentan, en el caso de Cuba, a hechos jurídicos trascendentales pero con escaso tratamiento teórico local y nacional, ya que la ausencia de normativas a donde acudir en busca de la solución del asunto, genera un gran conflicto de intereses que necesita ser dilucidado.

En el caso de Cuba presentamos la nueva Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre y su Reglamento que aunque avanzados en muchos aspectos todavía no abarca y mucho menos satisface, todo lo relacionado con el abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales. De la manera siguiente y cito se resume el abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales:

El Cónsul de la República de Cuba, a solicitud del armador o naviero cubano residente permanente en el territorio nacional, puede emitir un documento denominado pasavante que permite abanderar provisionalmente con pabellón cubano al buque, embarcación y

¹ Refiere la Ley 115 en su Artículo 3 inciso b que es la persona jurídica o natural que tiene a su cargo la explotación de uno o más buques, embarcaciones y artefactos navales, sean o no de su propiedad. A tales fines es el encargado de equiparlos, avituallarlos, aprovisionarlos, mantenerlos en estado de navegabilidad y proveerlos de una dotación, así como representarlos en el puerto en que se hallan.

artefacto naval construido o adquirido en el extranjero, con el solo propósito de que llegue a Cuba para formalizar su registro y abanderamiento definitivos.

El abanderamiento provisional bajo pabellón cubano a los buques mercantes y de pesca extranjeros fletados por entidades cubanas y a otros buques extranjeros, así como el abanderamiento provisional bajo pabellón extranjero a los buques mercantes y de pesca cubanos fletados por no nacionales, se rigen por lo dispuesto en la legislación vigente.

El abanderamiento provisional bajo pabellón cubano a las embarcaciones y artefactos navales extranjeros fletados por entidades cubanas, así como dicho abanderamiento bajo pabellón extranjero a embarcaciones y artefactos navales cubanos fletados por no nacionales, se rigen por lo dispuesto en el Reglamento.

La inscripción definitiva de un buque, embarcación y artefacto naval cubano, bajo pabellón extranjero, requiere la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional y se tramita a través del Ministerio del Transporte, conforme se regula en el Reglamento².

En nuestro país existen una gran cantidad de buques, embarcaciones y artefactos navales que poseen bandera por conveniencia con diferentes estados, lo que trae consigo pérdidas considerables por concepto de documentación y operaciones.

En nuestra jurisdicción existen cuatro embarcaciones que poseen bandera por conveniencia, dos de ellas panameñas y las otras dos chipriotas, existiendo dificultad en sus operaciones por la falta de documentación y autorización de la LLOYD'S REGISTER de bandera, así como en las transferencias bancarias por el pago del impuesto a las diferentes navieras.

La novedad científica del trabajo radica en demostrar que la ineffectividad de las normas marítimas respecto al abanderamiento provisional de embarcaciones provoca daños económicos que pudieran ser minimizados tomando como punto de referencia la Capitanía del Puerto de Moa, y brindando posibles soluciones a dicha problemática.

Es por esto que nos hemos planteado el siguiente:

² Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, Art 12.

Problema Científico:

¿En qué medida el abanderamiento provisional de embarcaciones causa daños económicos en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa?

Los objetivos propuestos fueron los siguientes:

Como Objetivo General:

Demostrar la ineffectividad de las normas jurídicas marítimas en materia del abanderamiento provisional de embarcaciones, tomando como punto de partida su institucionalidad y ofrecer posibles soluciones.

Objeto:

El abanderamiento provisional de embarcaciones.

Campo:

Las normas jurídicas en materia de abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba.

Preguntas Científicas:

1. ¿Cuáles son los fundamentos teóricos que sustentan la regulación jurídica del abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba?
2. ¿Qué tratamiento recibe el abanderamiento provisional de embarcaciones en la legislación marítima de países de América Latina y Europa como México, Venezuela, Panamá y la Gran Bretaña?
3. ¿Cuál es el estado actual de la legislación vigente en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba?
4. ¿Cuáles son los problemas que intervienen en el perfeccionamiento de la normativa en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa?

Objetivos específicos:

1. Realizar un estudio teórico acerca de las generalidades del abanderamiento provisional de embarcaciones.

2. Realizar un estudio acerca del abanderamiento provisional de embarcaciones en legislaciones de países de América Latina y Europa, tales como México, Panamá, Venezuela, Belice y Gran Bretaña.
3. Valorar el estado actual de la legislación vigente en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba.
4. Proponer recomendaciones que coadyuven al perfeccionamiento de la normativa en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa.

Métodos y técnicas de investigación:

Histórico – Jurídico: para tratar las causas que dieron origen a la problemática planteada y su evolución histórica.

Inducción-Deducción: Para realizar el análisis individual y general de aspectos jurídicos.

Exegético- Jurídico: Para profundizar en el estudio de las normas jurídicas cruciales para nuestra investigación con el fin de apreciar su sentido y alcance.

Exegético-Comparativo: Para establecer las semejanzas y diferencias entre el tratamiento legislativo que recibe el abanderamiento provisional de buques en Cuba con otros países.

Análisis y crítica de fuentes: Para resumir y valorar las informaciones de libros, folletos y artículos de medios digitales sobre el abanderamiento provisional de buques.

Empíricos:

Entrevista a expertos: para constatar el tratamiento jurídico ofrecido, recoger los criterios emitidos por especialistas y expertos en la materia del abanderamiento provisional de buques.

Análisis de documentos: Revisamos libros de registro de matrícula, guías y artículos referentes al abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales.

La presente investigación consta de dos Capítulos, el primero dedicado a las generalidades del abanderamiento provisional de embarcaciones, realizaremos un breve acercamiento a la definición de abanderamiento , así como de abanderamiento provisional para lograr una mejor comprensión del tema a tratar, además veremos los antecedentes y las generalidades del abanderamiento provisional y una breve referencia legislativa de la regulación marítima respecto al abanderamiento provisional de embarcaciones en países de América Latina y Europa, tales como México, Panamá, Venezuela, Belice y Gran Bretaña. El Capítulo II esta dedicado a la regulación jurídica del abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba, en el mismo veremos los antecedentes normativos de la Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, así como el marco legal del abanderamiento provisional de embarcaciones y su aplicación en la Capitanía del Puerto de Moa. Además nos referiremos a los daños económicos que provoca y haremos las recomendaciones pertinentes que ayuden al perfeccionamiento de la normativa en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en dicha jurisdicción. A lo largo de la investigación brindamos una serie de definiciones que permiten una mejor comprensión de los que se desarrolla en la misma.

Al final y como consecuencia de su realización, se ofrecen las conclusiones, las recomendaciones del trabajo así como los anexos.

Capítulo I Generalidades del Abanderamiento provisional de embarcaciones.

1.1 Análisis conceptual del abanderamiento y los elementos que lo componen

Para comenzar con el análisis conceptual debemos analizar la definición de abanderamiento que realiza F. Alvero Francés en el Diccionario Manual de la Lengua Española cuando lo define como la matrícula de un buque, además de ser la provisión de los documentos necesarios que acrediten su bandera³.

Refiere el Diccionario *Grijalbo* que este abanderamiento no es más el matricular y proveer de documentación a un buque extranjero para que navegue bajo la cobertura de la bandera nacional⁴.

Debemos referirnos además a la definición que realizan Marzio Luis Pérez Echemendía y José Luis Arzola Fernández, en su libro *Expresiones y Términos Jurídicos*, cuando expresan que es la inscripción en el Registro Especial Marítimo del buque o la embarcación (Registro Cubano de Buques). Se identifica con la nacionalidad del buque y se expresa mediante el enarbolamiento de la bandera del país de asta superior⁵.

Además en el Diccionario de Términos Jurídicos, en su edición digital se explica que no es más que la autorización que concede el Estado para enarbolar el pabellón nacional a través de una declaración del Capitán de Puerto o del cónsul (abanderamiento provisional y pasavante respectivamente), seguida de una ceremonia en la cual el Capitán de Puerto o el cónsul izan la bandera nacional, levantando un acta que suscriben las personas que asistieron al acto. El abanderamiento se hace de oficio en el

³ F. Alvero Francés, *Diccionario Manual de la Lengua Española*, Instituto Cubano del Libro. Editorial Pueblo y Educación, 3ra Edición, Pág.2

⁴ *Diccionario Grijalbo*, Primera Edición.

⁵ Pérez Echemendía, Marzio Luis y Arzola Fernández José Luis, *Expresiones y Términos Jurídicos*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 2009. Pág.243

caso de buques incautados o expropiados por las autoridades competentes, los capturados al enemigo considerados como buena presa y los que sean propiedad del Estado. El abanderamiento puede ser provisional o definitivo⁶.

Precisamente este abanderamiento provisional es uno de los elementos que se desprende del abanderamiento ya que es una de sus clasificaciones.

Debemos decir que respecto a esta otra definición refiere el Dr. Bernardino Álvarez Boundet, que este abanderamiento provisional es cuando se ostenta el pabellón del Estado del fletador a un buque extranjero por determinado tiempo en virtud de un contrato de fletamento a casco desnudo con o sin opción de compra⁷.

Consideramos válido aclarar que en nuestro país se requiere acreditar que el buque o la embarcación de que se trate está amparada legítimamente por el pabellón nacional cubano, lo que se verifica a través de la Patente de Navegación emitidas por el ministerio el transporte.

El mencionado autor hace referencia además a las Banderas de Conveniencia como también se conoce el abanderamiento provisional en diversos países, y explica que esta es utilizada por Estados que tienen dificultades en ostentar su bandera nacional por razones varias, entre ellas fiscales y económicas, resultándole más conveniente ostentar la bandera de un Estado dado que les brinda mayores facilidades, lo que es conocido mundialmente como los Estados de Bandera⁸.

Por último nuestra Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, define que este abanderamiento provisional puede ser en el caso de buques adquiridos en el extranjero, los que para el viaje a su puerto definitivo, requieren la expedición de un pasavante por el cónsul, el cual para ese efecto abandera el buque, o en el caso de buques que se adquieren en el extranjero, para efectos de su abanderamiento definitivo

⁶ *Diccionario de Términos Jurídicos* Pág.1. Edición Digital. [http:// www.guerrero.gob.mx/consejeria](http://www.guerrero.gob.mx/consejeria)

⁷ Colectivo de Autores, *Derecho Marítimo*, Ciudad de la Habana.

⁸ *Ibidem*.

requiere la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional y se tramita a través del Ministerio del Transporte ⁹.

De esta manera la autora considera que el abanderamiento no es más que el matricular un buque o embarcación en su Puerto de Matrícula y asignarle todos los documentos que acrediten ante cualquier Estado su bandera y por tanto su dependencia de este.

Así mismo es válido aclarar que desprendiéndose de esta definición encontramos dos clasificaciones, el abanderamiento provisional y el definitivo. El primero desglosándose en dos vertientes la primera el provisional que no es más que la autorización que se le concede a un buque para enarbolar la bandera de ese país para facilitar su traslado por otros puertos, y el pasavante que es el otorgado por el Cónsul de un Estado para que el buque o la embarcación que ha sido adquirida en el extranjero pueda llegar hasta su puerto de destino donde se procederá a realizar el abanderamiento definitivo, este último siendo el que se le realiza a las embarcaciones en su país.

1.2 Consideraciones generales sobre el Abanderamiento Provisional.

Según reconoce la historia el surgimiento del abanderamiento provisional se remonta a los siglos XV y XVI ya que al parecer fueron los buques¹⁰ mercantes ingleses los primeros en utilizar otro pabellón¹¹, el español, con la finalidad de eludir las restricciones impuestas por los españoles en el comercio con las Indias Occidentales. Más tarde, en el siglo XVII, marineros ingleses adoptaron el pabellón francés para escapar a las limitaciones pesqueras impuestas por su país, un uso semejante hicieron del pabellón noruego en el siglo XIX. Los marineros griegos, años después de librada la guerra de independencia frente al Imperio Otomano, también recurrieron a poner sus embarcaciones bajo el paraguas del pabellón de alguna potencia europea.

⁹ Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y lacustre. Artículo 12.1

¹⁰ Refiere la Ley 115 en su Artículo 3 inciso e, que es toda construcción flotante, empleada en la navegación marítima, fluvial y lacustre de arqueo bruto igual o superior a quinientas toneladas.

¹¹ Según el Diccionario de Términos Jurídicos es la bandera nacional, la nación a la que pertenecen los buques, embarcaciones y artefactos navales

Sin embargo, la generalización de la figura del abanderamiento provisional tiene lugar en el siglo XX, a principios de la década de los años veinte, como lo ilustra en particular el episodio protagonizado en 1922 por dos cruceros de línea norteamericanos (el *Resolute* y el *Reliance*), que adoptaron el pabellón panameño como medio para evitar la aplicación de las leyes de su país que prohibían la venta de alcohol a bordo de los buques americanos.

Semejante prohibición proporcionó a Panamá en esa década un estímulo importante que abocó a la promulgación de una legislación marítima sumamente flexible y liberal, ideada precisamente para atraer y conceder la patente panameña de navegación a la flota de otros países¹².

Ahora bien este derecho de enarbolar el pabellón nacional, o sea el abanderamiento, no es más que una consecuencia del otorgamiento de la nacionalidad al buque o la embarcación. El pabellón es el signo distintivo de la nacionalidad y constituye una exteriorización de la misma. Por el hecho de enarbolarlo se presume que dicha embarcación tiene la nacionalidad del Estado al que pertenece dicho pabellón, sin embargo, este no es prueba decisiva de la nacionalidad puesto que esto se comprueba únicamente por la documentación del buque.

La función que desempeña la bandera es de innegable utilidad, permite desde luego la identificación de la embarcación¹³ en alta mar y en los puertos. Esto trae como consecuencia la atribución de una serie de derechos y obligaciones a dichas embarcaciones, según la nacionalidad que ostenten. Permite además que le sea otorgada protección en casos de guerra o en tiempo de paz y ayuda a la represión de la piratería, ya que se presume que una nave es pirata cuando navega sin pabellón y no puede demostrar una determinada nacionalidad.

¹² Asociación de Navieros Españoles (ANAVE): "El marco normativo de la economía marítima", traducido, actualizado y adaptado por ANAVE de un capítulo del libro *Maritime Economics* de Martín Stopford, segunda edición,

¹³ Refiere la Ley 115 en su Artículo 3 inciso ñ que es toda construcción flotante de arqueo bruto inferior a quinientas toneladas o de potencia propulsora de su máquina principal inferior a cincuenta (50) KW.

Existe también otra consecuencia importante, y es que el pabellón determina la ley aplicable, pues como declara acertadamente González Gowland ¹⁴ la nacionalidad indica una forma particular de conexión entre el buque, como complejo de bienes y de relaciones jurídicas, y la ley del Estado cuya bandera enarbola. Puede afirmarse que el buque lleva consigo el signo claro e inequívoco de la ley de que depende su régimen jurídico, especie de estatuto personal creado para certeza de los derechos de los terceros, toda vez que acompaña a aquél en sus peregrinaciones en el mar ¹⁵.

En la doctrina se ha debatido mucho acerca de la aplicabilidad del concepto ¹⁶ "nacionalidad" de los buques; autores como Florentino, Scialoja, Brunetti y Ripert admiten que los buques pueden tener una nacionalidad y Ripert afirma que: " toda embarcación tiene necesariamente una nacionalidad... ¹⁷

Debemos decir que para nosotros se trata, más allá de una relación entre el Estado y una embarcación, de una peculiar situación jurídica de protección, en virtud de la cual las embarcaciones están sometidos a las leyes, y en general a la soberanía del Estado, cuyo pabellón están autorizados a enarbolar lo que trae como consecuencia el disfrute de una serie de derechos y el cumplimiento de ciertas obligaciones.

Otro aspecto de importancia al que debemos hacer alusión es la clasificación que la doctrina ha realizado acerca del abanderamiento, dentro de estas encontramos el abanderamiento por conveniencia o de libre matrícula, el cual consiste en que determinados países, denominados paraísos fiscales¹⁶ permiten que buques no nacionales enarbolan la bandera de su país a cambio de una cantidad de dinero por su registro, esta flexibilidad ha traído consigo el incumplimiento de determinadas regulaciones ante la falta de control que existe en dichos países tales como el empleo de tripulación foránea, no pagar impuestos o pagar cantidades mínimas, entre otras.

¹⁴ Citado por Víctor Romero del Prado, *Manual de Derecho Internacional Privado*, tomo II, pág. 611. (Buenos Aires 1944).

¹⁵ Compendio de Derecho Marítimo, p.47 (Buenos Aires, 1954). En cuanto a los demás autores citados: Florentino Diritto della Navigazioni, p.34, (Nápoles 1954), Brunetti, Derecho Marítimo Privado, tomo I, p 24, (Barcelona 1950), y Scialoja, Sistema del Derecho de la Navegación, p.123, (Buenos Aires 1950).

¹⁶ Se refiere a un país o territorio que atrae grandes masas de dinero porque el pago de impuestos de las rentas del exterior es muy bajo. (Microsoft Encarta 2008).

Otro tipo de abanderamiento es el llamado pasavante, conocido así también por el derecho hispánico, este tiene un carácter transitorio, su vigencia está sujeta a lo que determine al respecto la legislación del país emisor. Este es emitido cuando un buque es adquirido en el extranjero, por el cónsul del país del cual es súbdito el adquirente, lo que a su vez constituye una protección del pabellón de ese país hasta tanto se produzca la matriculación debida en el país del comprador.

Esta matrícula que se ejerce en el país del cual es súbdito el adquirente, es lo que se conoce como abanderamiento definitivo y se produce cuando se realiza la matrícula de la embarcación en el registro correspondiente ante el Capitán del Puerto¹⁷.

Debemos decir que a pesar que la doctrina ha realizado estas clasificaciones, en nuestro derecho consideramos dos tipos de abanderamiento el definitivo y el provisional, dentro de este último es que agrupamos tanto el de conveniencia como el pasavante. En el caso de nuestra investigación estaremos hablando acerca del abanderamiento provisional pero por conveniencia.

1.3 Breve referencia legislativa del abanderamiento provisional de embarcaciones en países de América Latina y Europa, tales como México, Panamá, Venezuela, Belice y Gran Bretaña.

Debido a la importancia que tiene el tema del abanderamiento provisional de buques no solo para Cuba, sino para el mundo, hemos decidido hacer un breve estudio del comportamiento del mismo en países de América Latina como México, Panamá, Belice y Venezuela con elevado desarrollo en la actividad marítima y basta experiencia en materia en el abanderamiento; así como Gran Bretaña ya que es considerada la madre del Derecho Marítimo en el mundo, además existe la sede de la organización marítima

¹⁷ Refiere la Ley 115 en su Artículo 3 inciso e que es la persona natural que desempeña la dirección de una Capitanía de Puerto

internacional(OMI) donde se analizan y regulan las normas jurídicas referentes a los temas relacionados con Buques , embarcaciones y artefactos navales de las cuales Cuba es signataria de los acuerdos que se toman en dicha organización .

Decidimos que fuera estos países ya que por ejemplo la República de Panamá cuenta con una de las marinas mercantes más prominentes en el mundo, dado el sistema registral que sigue ese país desde 1925, aspecto este analizados por los armadores y fletadores de buques y embarcaciones como una ventaja porque el impuesto a pagar en el cruce interoceánico del canal de Panamá no lo pagan, además de presentar relaciones con Cuba y en el Capítulo II de este investigación estaremos relacionándolo, ya que hablaremos de dos embarcaciones tipo remolcador de tráfico de cabotaje pero su empleo es en tráfico interior de puerto y en maniobras portuarias que los referidos medios no navegan en travesía internacional y los mismos presentan bandera panameña en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa, así como Belice que también presenta un basto desarrollo en la materia y estemos hablando de otras dos embarcaciones que poseen bandera de conveniencia de dicho país; México porque posee una norma marítima muy completa y una de las más antiguas del mundo, lo que permite que presente un gran desarrollo marítimo.

Por considerarla la madre del Derecho Marítimo empezaremos nuestro estudio comparado con Gran Bretaña aquí la Merchant Shipping Act de 1894 sigue conteniendo la mayor parte del Derecho escrito de la navegación, tanto en su vertiente pública como privada. Junto a ese Derecho escrito, el de creación judicial sigue desempeñando su tradicional y habitual importancia.

Bajo las Leyes de Navegación existen los diferentes contratos entre ellos el de fletamento que es el mas utilizado por la actividad Comercial y Turística por las grandes compañías de cruceros que navegan en el mundo, por lo tanto el concepto de propiedad está indiscutiblemente vinculado con el requisito de inscripción. Esta le confiere al estado de la bandera a una embarcación. La importancia de esto sucedió porque los buques mercantes eran grandes móviles y a menudo su uso involucraban

adeudos potencialmente masivos a los otros. Fue por consiguiente que internacionalmente se reconoció que cada uno debería tener una identidad nacional o una bandera, a fin de que los derechos y las obligaciones pudieran ser identificados y regulados. La noción de un barco británico, se extiende por definición en el Merchant Shipping Act, para cualquier embarcación británica de cualquier tamaño, incluso hasta para un bote pequeño de deporte de vela. Es por lo que registrando su embarcación se encuentra atado por las reglas y regulaciones de un Estado de Bandera.

Debemos decir primeramente que el Registro en el Reino Unido está dividido en cuatro partes. La primera es el registro tradicional de Barcos Británicos, cuyo origen fue en el siglo XVII. Ya a finales del siglo XIX, cada uno de los 110 puertos significativos en el Reino Unido tenían tuvieron su Registro.

La Parte II es el registro de embarcaciones de Pesca. La Parte III es el registro de Barcos o Embarcaciones pequeñas, que fue originalmente establecido por el Merchant Shipping Act de 1983, en respuesta a la demanda para establecer recursos baratos y simples de registrar un bote para navegar en el extranjero.

La parte IV fue creada por el Merchant Shipping Act en 1993, para habilitar barcos poseídos por extranjeros usados en los contratos de fletamentos a casco desnudo por compañías británicas en el registro británico y hacer valer la bandera británica por el tiempo de duración del contrato¹⁸.

Debemos decir que existe una diferencia entre la Parte I y la Parte III, y esta dada por los requisitos de elegibilidad y la prueba que necesita para registrarse. La Parte I es más bien un registro del título y una prueba de propiedad, mientras que la Parte III es más un pasaporte para la embarcación que le permite ir a ultramar¹⁹.

¹⁸Boat Registration in the uk. Royal Yachting Association. www.rya.org.uk.

¹⁹ Ibídem.

Hasta esta parte hemos podido apreciar que nos encontramos en presencia de un país que presenta una norma que aunque data de 1884 se ha perfeccionado logrando mantener muy bien dividido el registro marítimo de su Estado. A continuación vamos a adentrarnos en lo específico de la Parte I y la Parte III.

La primera Parte como habíamos mencionado anteriormente está disponible para los británicos nacionales, ejercitando su derecho de libertad de movimiento de trabajadores o el derecho de establecimiento. Esta parte además es la única opción si la embarcación está por encima de los 24 metros de eslora (Largo), o si el propietario ha sacado una hipoteca marina y como una condición de esta se encuentra obligado a ir a la Parte I. Además si el propietario es británico pero se encuentra domiciliado en el extranjero en este tipo de registro es donde puede matricular su embarcación. También existe la posibilidad de que la embarcación no puede registrarse ya que este tiene un requisito de residencia, de ser así vemos que el Estado brinda la posibilidad de nombrar a una persona natural representante o una Compañía ambos de nacionalidad británica.

Existen varios requisitos que debe ser cumplidos para que una embarcación sea inscrita bajo este registro, dentro de ellos encontramos primeramente que la embarcación debe estar por encima de los 24 metros de eslora (Largo), el bote debe ser propiedad de una persona natural o una persona Jurídica que este prestando dinero a la seguridad de la embarcación, requiere una hipoteca marina para estar registrada en contra de ella.

Es importante referirnos a que la inscripción actual en este tipo de registro tiene un valor de €124.00, además del certificado de tonelaje y la encuesta de medida. Este abanderamiento dura por un período de cinco años²⁰.

La Parte III que nos es más que la comprende el Registro de Pequeñas Embarcaciones es a decir de muchos una alternativa barata para este registro, y es más bien para

²⁰ Boat Registration in the uk. Royal Yachting Association. www.rya.org.uk.

proveer a los aficionados de la navegación, de la documentación necesaria probar su nacionalidad al ir fuera de las aguas territoriales.

Primeramente para pertenecer a este tipo de registro su embarcación debe ser menor de 24 metros, el propietario debe ser ordinariamente residente en el Reunido Unido, lo que es entendido como permanecer al menos 185 días en un período de 12 meses.

El procedimiento para la inscripción en este registro es muy simple se llena la hoja de solicitud, que se pone a disposición de la Oficina de Registro de Buques, tiene un costo de aproximadamente € 25.00 y también tiene una duración de 5 años.

Anteriormente hablamos de los requisitos necesarios para las partes I y III, pero estos no son los únicos existen otros de carácter general, ya que lo son para cualquier registro en este país. Primeramente encontramos la declaración de propiedad y la elegibilidad, la vuelta atrás de la escritura de propiedad a cinco años como mínimo, así como el Certificado de construcción. Además el nombre que se propone, que por supuesto no debe ser igual a ninguno ya existente en el registro, y los datos completos de la embarcación y del propietario

Han existido en México diversas regulaciones sobre la materia, la más antigua de la que tenemos noticias es el Decreto de 28 enero de 1829 y 16 de agosto de 1830 y que estableció que los buques de construcción extranjera eran admitidos al beneficio de la nacionalidad extranjera.

Otro importante documento fue la carta que escribió el Vice- Almirante francés Charles Baudin al Ministro de Guerra y Marina de México el 8 de enero de 1839: ...'' Solo serán considerados como mexicanos aquellos buques construidos en uno de los puertos de México, provistos de una patente de nacionalidad regular, expedida directamente por el gobierno de ese país y cuyo capitán y los 2/3 de la tripulación como mínimo sean mexicanos por nacimiento. Todo corsario, bajo pabellón mexicano, que no satisfaga estas condiciones, será considerado pirata y, como tal, tratado con la severidad de las

leyes de la guerra”²¹. Esta carta recogía los criterios de determinación de la nacionalidad de los buques, que consagraban por vez primera el “Acta de Navegación de Cromwell” desde 1951 al hablar de las condiciones que debían llenar las naves para ser consideradas como inglesas. Este rigor máximo, que después se fue atenuando en las posteriores legislaciones y hoy en día ha desaparecido prácticamente, se encuentra, sin embargo presente en el “Acta de Navegación” mexicana del 30 de enero de 1854. Conforme a ella se consideran como buques mexicanos (Artículo 5), a parte de los que tenían tal calidad a la entrada en vigor de esa ley, aquellos construidos en el territorio de la República o apresados al enemigo por sus buques de guerra o corsarios y declarados buen presa por los tribunales competentes. Además en lo concerniente a la propiedad, se exigía que perteneciera el buque en su integridad a los nacionales y no a los extranjeros; en cuanto al capitán y oficiales debían ser ciudadanos mexicanos y la tripulación debía estar integrada por lo menos en dos terceras partes por nacionales.

Un tratadista de la época, Sierra hace notar que aunque la bandera es el distintivo visible de la nacionalidad de un buque, era necesario comprobarla con la documentación de la nave, que en México se denomina Patente de navegación, expedida por el Jefe Supremo de la República, refrendada por el Ministro del ramo y endosada por el Capitán del Puerto, a cuya matrícula el buque pertenece, y que se complementa con la lista de la tripulación, el título de propiedad del buque y la carta de ciudadanía del capitán²².

La materia marítima se ha considerado tradicionalmente en México como de carácter federal. Desde la anterior Constitución Política de 1857, se habían establecido en su Artículo 72, que el Congreso tiene la facultad “para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar o tierra, y para expedir las relativas al Derecho Marítimo de paz y guerra (fracción xv). También el Artículo 87 (fracción II) dispuso que corresponda a los tribunales de la Federación conocer de las controversias que versen

²¹ Publicada en el Apéndice al tomo I de la Obra de Ortolan, Reglas Internacionales y Diplomáticas de la Mar, p. 430(París 1864).

²² Helguera, Enrique, Del Instituto de Derecho Comparado de México, *Condiciones en las cuales los estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellón nacional* “ p.5 (México).

sobre Derecho Marítimo. Idéntico texto tiene la Constitución vigente (1917) en las fracciones respectivas de sus Artículos 73 y 104²³.

El Código de Comercio de 1886, aun vigente en México, contiene en su Libro Tercero, una serie de disposiciones que regulan el comercio marítimo, aunque no habla expresamente de la nacionalidad de los buques y embarcaciones.

Indudablemente, el caudal más importante de disposiciones relativas a la nacionalidad y abanderamiento de los buques y las embarcaciones se encuentra en la Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940. El Capítulo XIII se intitula: “ De la Matrícula y el Abanderamiento ”, y contiene preceptos de gran interés. El Artículo 275 declara que “ son embarcaciones de nacionalidad mexicana: I. Las abanderadas en la República, conforme a esta ley; II. Las abandonadas en aguas territoriales; III. Las que deben quedar a beneficio de la nación, por contravenir las leyes de la República; IV. Las capturadas al enemigo y consideradas como buena presa; V. Las construidas en la República para sus servicios ”.

El Artículo 276 afirma que las embarcaciones mexicanas tienen derecho a enarbolar el pabellón mexicano, siempre y cuando se hayan matriculado previamente en alguna capitanía del puerto del litoral en que naveguen y a solicitud del naviero. Sin embargo, las naves que se encuentran en las hipótesis de las fracciones III, IV y V arriba transcriptas se matriculan de oficio. En el caso de que la embarcación que desea abanderarse como mexicana se encuentre en el extranjero, será necesario llevara cabo la inscripción ante el cónsul mexicano respectivo, quien expedirá pasavante hasta el puerto que será el de matrícula²⁴.

Además de las regulaciones analizadas anteriormente de la Ley de Vías Generales de Comunicación, deben consultarse los preceptos del reglamento para abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales de 2 de agosto de 1946. El Artículo

²³Ibídem.p.6.

²⁴Helguera, Enrique, Del Instituto de Derecho Comparado de México, *Condiciones en las cuales los estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellón nacional* “ p. 7 (México).

primero indica que se trata de un buque mercante nacional si cae dentro de cualquiera de las hipótesis siguientes: “ si es propiedad de mexicanos”, o “ de sociedad o empresa constituida conforme a la ley y que tenga su domicilio en México”, “ si ha sido abandonado en alta mar o en el mar territorial de México, por un ciudadano mexicano”; “ si ha sido confiscado por el contravenir las leyes de la República”; “ si se trata de buques incautados, expropiados o requisados conforme a la ley”; de “los construidos en la República para su servicio”; o en fin, “ de buques construidos o comprados en el extranjero por orden y cuenta de mexicanos y a solicitud de los mismos”, y “ todos aquellos que por disposición de las leyes del país deban representarse como embarcaciones mercantes nacionales”. Para obtener el registro, será preciso probar que se esta en presencia de algunas de las siguientes hipótesis (Artículo 2)²⁵.

La prueba de la nacionalidad de cualquier buque mercante se hará por medio de los documentos expedidos por la autoridad competente, tales como el certificado de matrícula, la patente de navegación, o la placa. Una vez registrado el barco y autorizado el abanderamiento, el dueño del mismo deberá pintar el nombre de la nave y el puerto de matrícula en las amarras y a popa. El reglamento en cuestión regula minuciosamente la clasificación de las embarcaciones, el registro de naves, el abanderamiento, la Suprema Patente de Navegación, los pasavantes y los demás temas conexos²⁶.

Hasta esta parte hemos podido apreciar que México posee una norma marítima que la apodemos clasificar como completa que ha pesar de ser tan antigua regula de manera detallada todo lo referente al abanderamiento, y no solo de manera general sino además que detalla los procedimientos así como las condiciones que permiten a una embarcación ser considerada como mexicana y además los requisitos para poder ostentar un pabellón extranjero, así como para que otra embarcación de carácter extranjera adquiera el pabellón mexicano.

²⁵ Helguera, Enrique, Del Instituto de Derecho Comparado de México, *Condiciones en las cuales los estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellón nacional* ‘ ‘ p. 9 (México).

²⁶ *Ibíd*em pág. 10.

A continuación realizaremos un análisis de la República de Panamá que debido a su posición geográfica, ha sido considerada como un país de intercambio y servicios con tradición marítima, desde las Ferias de Portobello, logrando un lugar de prominencia entre las naciones del mundo. Con fundamento en lo anterior, podemos afirmar que Panamá sirve de puente entre el Mundo Occidental y el Lejano Oriente y entre Norte y Sur América. La República de Panamá mantiene un Registro de Tipo Abierto de Naves, el cual se considera como “bien organizado para hacerle frente a la demanda mundial, que cada vez es mayor.”

La Marina Mercante de la República de Panamá fue creada mediante la ley No. 8 de 1925, por la cual se eliminaron restricciones concernientes a la nacionalidad y residencia, de manera que se adoptó un sistema de registro abierto, que muchas naciones han denominado despectivamente como “bandera de conveniencia”, “banderas de refugio” o “banderas baratas”.

Existen muchas razones por las cuales Panamá goza de una bien ganada y respetada reputación internacional, tales como mantener un registro abierto libre de impuestos. Una de las principales razones de su reputación es la importancia que concede la Autoridad Marítima de Panamá a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación.

Por razones económicas, y principalmente por la eliminación del régimen de la reserva de carga, desde comienzos de la década de los 90, muchos propietarios de naves de la región los están matriculando en los denominados países con registros abiertos o "banderas de conveniencia", por ser estos más competitivos y ofrecer numerosas ventajas cumpliendo con las obligaciones de seguridad que normalmente son exigidas de acuerdo con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

De acuerdo con las estadísticas del Lloyd's en junio de 1999, Panamá fortaleció su liderazgo como el registro marítimo más grande del mundo tanto en el tonelaje bruto que rea de 98.2 millones que representa el 18.5 del total de la marina mercante mundial como en la cantidad de naves con más de quince mil barcos y embarcaciones

registradas bajo su bandera. A partir de 1999 el tonelaje bruto de las embarcaciones registradas bajo el pabellón panameño, dedicadas al servicio extranjero ha continuado creciendo hasta alcanzar los 126.8 millones de tonelaje brutote acuerdo con los datos obtenidos por la Oficina de Estadísticas de la Contraloría General de la República de Panamá²⁷.

Esto trae consigo un sin número de ventajas dentro de las cuales podemos mencionar la presencia de un registro abierto que permite que cualquier persona, ya sea natural o jurídica, de cualquier nacionalidad o lugar de constitución, tiene el derecho a registrar embarcaciones bajo bandera panameña, además de no existir un límite de tonelaje requerido.

Además debemos decir que no existe un mínimo de tonelaje necesario y naves de cualquier tamaño, tipo o edad pueden ser registradas. Sin embargo, las naves de 20 años o más estarán sujetas a una inspección especial en el proceso de obtención de una patente de navegación permanente.

Otra de las ventajas que presenta es que no es necesaria la reinspección de las embarcaciones de dueños que deseen transferirlos a bandera panameña, siempre que lleven certificados debidamente reconocidos por una organización clasificada de seguridad y tonelaje.

Por último debemos decir que entre otras ventajas se encuentra la presencia de un Tribunal Marítimo especializado, accesible las 24 horas al día, los 365 días del año, organizado para manejar disputas marítimas complejas sobre naves, así como asuntos laborales que involucren a los marinos en cualquier puerto en que se encuentre la nave.²⁸

²⁷Antecedentes del abanderamiento de naves en Panamá. http://www.aa-lawyers.com/WebSite_es/naveses.htm

²⁸Antecedentes del abanderamiento de naves en Panamá. http://www.aa-lawyers.com/WebSite_es/naveses.htm

El proceso de Abanderamiento de embarcaciones en Panamá es rápido y sencillo, con un tiempo de duración de 8 horas aproximadamente.²⁹ Este proceso logra tal rapidez ya que el registro panameño cuenta con más de 1000 inspectores en 300 puertos de todo el mundo, en nuestro país existen dos oficinas de registro panameña una en Santiago de Cuba y otra en La Habana con inspectores de la Lloy Registers Homologados para tales efectos y lograr el cumplimiento e inspecciones a buques embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en nuestro país o por razones de operaciones realicen entrada a algunos de nuestros puertos y tengan que actualizar documentos o certificados, además si le corresponde la inspección anual de la clase lo pueden realizar sin la necesidad de tener que enviar inspectores de otro país.

La flota de buques abanderados bajo el estandarte panameño alcanzó 9,122 buques, según cifras registradas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) al 15 de junio de 2011, los buques registrados bajo la bandera panameña, dejan ganancias para el Estado de alrededor del 21% del Producto Interno Bruto (PIB)³⁰.

A continuación analizaremos a Belice, debemos decir primeramente que El Merchant Shipping Act Beliceño fue promulgado en 1989, aunque posteriormente fue enmendado por el Acta No. 5 de 1996. Este país presenta la mayoría de oficinas de registro abierto y no posee ninguna restricción para otorgar su bandera, como fuera el caso de la elegibilidad, la nacionalidad del propietario, así como que se le permite a cualquier persona tanto natural como jurídica poseer dicha bandera en una embarcación³¹.

Debemos hacer referencia que en un primer momento el Registro Internacional de la Marina Mercante de Belice otorga una Patente Provisional de Navegación por un período de seis meses, durante este tiempo, el naviero o su representante está

²⁹ Abanderamiento de naves. Mendoza, Arias Valle y Castillo. www.mavclex.com

³⁰ Abanderamiento de naves. Mendoza, Arias Valle y Castillo. www.mavclex.com

³¹ Requeriments for the registration of ship in Belize. <http://www.belizeoffshoreinvestors.com/off14.html>

supuesto a recoger toda la documentación necesaria que le permitirá solicitar la Inscripción permanente. Para lograr esta inscripción permanente serán necesarias la Patente Provisional de Navegación, la Licencia Provisional de Estación de la Embarcación, así como la Licencia y la Patente de Radio para poder ser representados por Belice.

Es importante mencionar que el Registro Internacional de Embarcaciones de Belice (IMMARBE) desde el 1 de marzo de 2005 ha establecido y limitado la edad de las embarcaciones para ser abanderados de 30 a 25 años, todas exceptuando yates, embarcaciones de pesca, barcasas de transporte, inscripciones especiales y las nuevas inscripciones necesariamente tendrán que llenar los requisitos con un límite de las años de edad (25) que será el límite de edad para las embarcaciones que soliciten la inscripción en Belice.

Para la inscripción provisional se requiere la siguiente documentación: la solicitud que incluye la información necesaria para la emisión de una Licencia Provisional del Estado de la Embarcación; la Prueba de Propiedad en forma de escritura de venta; un poder nominando a un agente naviero de transporte en Belice. Además debe entregarse la validación del Certificado de Seguridad de Radio e embarcaciones de carga de conformidad con el Código GMDSS.

También debe entregarse el Certificado Internacional de Tonelaje, así como la prueba en conformidad con IISSE y la copia de un Certificado del Documento de Conformidad y el Certificado de la Dirección de Seguridad; además un Certificado de un Mínimo de Seguridad.

Es importante adicionar los valores que poseen los derechos de matrícula en este país el cual se considera como bien estructurado, por ejemplo una embarcación de tonelaje bruto igual o menor a 500 GT solamente por el servicio de matrícula pagará un costo de 200.00 USD. Además debemos referir que se pagará como impuesto anual 0.10 USD

por cada tonelada de la embarcación, como Impuesto Anual por los servicio de una embarcación igual o menor que 500 GT son 200.00 USD.³²

Las retribuciones documentales, otros gravámenes, así como las nuevas licencias debido a las transferencias de propiedad tienen un costo de 1000.00 USD. Otro de los certificados sería la licencia para la enmienda de la estructura de la embarcación así como los detalles además de las correcciones simples tiene un valor de 500.00USD

Otros de los certificados por el cual se debe pagar un monto es el duplicado de la Licencia de Navegación en caso de pérdida o destrucción que tiene un valor de 300.00 USD, la extensión de las licencias de Navegación por un valor de 300.00 USD, por último debemos referirnos a la reserva del nombre de la embarcación que para este debe pagar 20.00 USD mensual y la Certificado de Baja del Registro con un valor de 750.00 USD.³³

Por lo señalado anteriormente es preciso decir que no cabe dudas que el abanderamiento provisional tanto de buques como de embarcaciones es un negocio para aquellos que lo practican, pero deja muchas pérdidas para aquellos como que lo atizan de una manera innecesaria, Belice al igual que Panamá se encuentra en uno de los lugares más codiciados respectos a Estados de Bandera por el alto desarrollo que ha alcanzado debido al sistema registral que mantiene.

El siguiente país que debemos analizar es La República Bolivariana de Venezuela la cual promulgó la nueva Ley General de Marina y Actividades Conexas la cual no recoge la institución del abanderamiento provisional de embarcaciones.

A modo de conclusión debemos decir que la regulación del abanderamiento provisional de embarcaciones de estos países analizados, por supuesto excluyendo a Venezuela que no le recoge, está muy acorde con las necesidades actuales y presentan normas

³²Requeriments for the registration of chip sin Belize.
<http://www.belizeoffshoreinvestors.com/off14.html>.

³³ Ibídem.

marítimas muy completas que a pesar de ser tan antiguas como las normas mexicanas cumplen y satisfacen todos los requisitos necesarios para llevar adelante esta institución. Respecto a Panamá vemos que en los últimos tiempos ha actualizado su normativa logrando tener una de las marinas mercantes más aventajadas en el mundo y demostrando las ventajas que poseen respecto a este tipo de materia. De Gran Bretaña debemos decir que a pesar de ser la madre del Derecho Marítimo ha actualizado su normativa en pos de un mejor desarrollo. Estamos en presencia de tres países que demuestran que logrando una actualización y compilación de la normativa jurídica se logra por parte del estado un mejor desarrollo.

Capítulo II La regulación jurídica del abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba.

2.1 Antecedentes normativos de la Ley 115 de la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre.

Con la necesidad de armonizar la realidad socio-económica actual, modificar las instituciones existentes, derogar las que resultan inaplicables y acoger las más recientes contribuciones en materia de Derecho Marítimo, integrándolas a las características y principios de la sociedad cubana, en aras de promover y lograr, con el necesario control por el Estado y la elevación del conocimiento marítimo del país, la protección de la vida humana en el mar y los hechos y los actos relacionados con la navegación y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino se promulgó el 4 de noviembre del 2013 la Ley 115 de la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre, que establece el régimen general de la navegación en la República de Cuba.

Esta norma tiene como antecedentes iniciales y fundamentales al Código de Comercio de 1886 que proviene del Código de Comercio de España de 1885 que hace una referencia muy escueta acerca del Derecho Marítimo, así lo recoge el Libro III sobre el Comercio Marítimo y sus artículos del 573 al 578.

El incremento de nuestra flota, hizo que la actividad marítima tuviera un gran auge en Cuba, y en vísperas de cubrir esas series de necesidades es que en fecha 20 de noviembre de 1978 el Consejo de Estado dicta el Decreto Ley 17 sobre el abanderamiento provisional de buques y embarcaciones ya que resultaba conveniente reglamentar el uso provisional del pabellón nacional por buques extranjeros y el de bandera extranjera para buques y embarcaciones nacionales.

En el mismo se regula la tramitación del abanderamiento muy someramente, se hace referencia a la autorización de que los buques mercantes, de pesca extranjeros y que sean fletados bajo cualquier modalidad de fletamento³⁴ a que sean abanderados bajo

³⁴ Se refiere a la acción de fletar o fletarse. Contrato mercantil en que se estipula el flete. Diccionarios de Encarta 2008.

pabellón cubano siempre y cuando sean personas naturales o jurídicas cubanas las que ejerzan el control operativo, comercial y su explotación, y además deben quedar facultadas para fletar directamente en iguales condiciones. También se refiere a la autorización de igual manera a los buques mercantes y pesqueros cubanos a que sean abanderados con carácter provisional bajo pabellón extranjero.

Los demás artículos se refieren de manera muy simple a la tramitación y la inscripción de los buques, tal es así que se encuentran en 6 artículos.

Todos estos forman parte de los antecedentes normativos de la Ley 115.

2.2 El Marco legal del abanderamiento provisional de embarcaciones en Cuba y su aplicación en las Capitanías de Puerto.

En nuestro país la Comisión de Evaluación constituida por el Ministerio de Transporte es la encargada de realizar el análisis de las solicitudes que en materia de abanderamiento provisional de embarcaciones bajo pabellón extranjero se le presenten e informarle al jefe del este Organismo para que se pronuncie al respecto.

Según el Artículo 22.1 del Decreto 317 es la persona jurídica cubana responsable de la operación de la embarcación, una vez que reciba la autorización por parte del Ministerio de Transporte para abanderarlo provisionalmente bajo el pabellón extranjero, presentar por escrito la solicitud de baja al Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto donde el medio naval obre matriculado³⁵, así como en el Registro Marítimo Nacional.

Esta figura está regulada en la Ley 115, más específicamente en su Artículo 12 en el apartado tercero donde se refiere y cito:

El abanderamiento provisional bajo pabellón cubano a las embarcaciones y artefactos navales extranjeros fletados por entidades cubanas, así como dicho abanderamiento

³⁵Según refiere la ley 115 en su Artículo 10 apartado primero, se considera matrícula el puerto donde se encuentre el registro marítimo en la que está registrada una embarcación. Los buques y las embarcaciones se matriculan a solicitud de su propietario, en el Registro Nacional de Buques de la Capitanías de Puertos del Ministerio del Interior.

bajo pabellón extranjero a embarcaciones y artefactos navales cubanos fletados por no nacionales, se rigen por lo dispuesto en el Reglamento.(Decreto 317).

EL Artículo 24.1 del mencionado Decreto hace referencia a que dicho abanderamiento provisional solamente es autorizado por un período no mayor a cinco años, salvo que puede ser prorrogable por igual período de tiempo y que transcurrido dicho período la embarcación recobra automáticamente la nacionalidad cubana.

En este caso estamos en presencia de una laguna del derecho ya que en ningún momento presentamos una norma que regule lo referente al abanderamiento provisional de embarcaciones y artefactos navales nacionales con pabellón extranjero, fletados por nacionales, ya que a lo que hace referencia es más bien a embarcaciones destinadas al comercio marítimo, actividades del turismo o por interés de alguna persona jurídica poseedora de embarcación, pueden ser del Ministerio de Transporte , del Turismo y del Ministerio de Energía y Minas.

Ahora bien respecto al apartado cuarto se refiere a la inscripción definitiva de una embarcación cubana bajo pabellón extranjero que la misma requiere la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional y se tramita a través del Ministerio de Transporte, y es solicitada igualmente por la persona jurídica responsable de la embarcación.

En el propio Decreto 317 en su Artículo 26.2 se recogen los documentos que deben presentarse conjuntamente con la solicitud. Dentro de estos documentos encontramos la copia legalizada del documento acreditativo de la venta u otra acción para la entrega del mismo a la persona extranjera, documento este de vital importancia ya que permite la legalidad del trámite y no correr el riesgo de contratar con navieras piratas así como la copia legalizada del contrato de fletamento en el que se haga constar que la gestión comercial y náutica queda en manos de extranjeros, para el caso del abanderamiento provisional en el extranjero.

Otro de los documentos es el certificado oficial de la legislación extranjera o, en su caso, de la disposición administrativa que autorice a ese país el abanderamiento provisional en el extranjero y la memoria explicativa de las ventajas que produce el abanderamiento provisional en el extranjero, documento este de suma importancia ya que es la evidencia de la necesidad que presenta dicha persona jurídica, responsable de operar la embarcación, de portar un pabellón extranjero.

Además debe presentarse el certificado de matrícula del medio naval, así como el certificado del Registro Marítimo Nacional que acredite que dicho medio se halla libre de hipotecas u otros gravámenes o cargas.

Por último la notificación a los acreedores beneficiarios del cambio que se pretende realizar, en los casos que existiere hipotecas u otros gravámenes o cargas.

Aplicación en la Capitanía de Puerto Moa.

La Orden No. 17 de fecha 31 de agosto de 2006 emitida por el Jefe de la Dirección de Tropas Guardiafronteras, regula el Manual de Procedimientos de la Especialidad de Capitanías de Puerto³⁶, en la misma en su Capítulo VI regula todo lo referente a los trámites del abanderamiento provisional de buques y embarcaciones.

En la Sección Segunda regula todo lo concerniente a la baja temporal de los buques y embarcaciones cubanos por abanderamiento provisional bajo pabellón extranjero. En el Artículo 164 refiere que la persona que tenga interés legítimo en solicitar la baja temporal de dicha embarcación en el registro de la Capitanía de Puerto donde se encuentra matriculado.

³⁶ Refiere la ley 115 en su Artículo 3 inciso h que es la Unidad organizativa del Ministerio del Interior que ejerce las funciones jurídico administrativas asignadas por la Ley 115 y que coadyuva al mantenimiento de la seguridad y el orden interior en el ámbito marítimo portuario.

Para este trámite debe entregarse varios documentos entre los cuales encontramos un escrito mediante el cual solicite la baja temporal de la embarcación objeto de abanderamiento provisional bajo pabellón extranjero en el que se especifique el registro de país en mención. Además una copia del contrato de fletamento, donde además se haga constar de modo expreso que el abanderamiento provisional quedará sin efecto, recobrando el buque la nacionalidad cubana, en los casos en que Cuba entrare en guerra o en las circunstancias extraordinarias en que el Gobierno cubano exija el cese del abanderamiento provisional.

También la persona que tenga interés legítimo en solicitar la baja temporal deberá presentar la autorización de la entidad facultada para el abanderamiento provisional de la embarcación bajo pabellón extranjero, debiendo acreditar que la legislación extranjera le permite el referido abanderamiento o en su caso la Resolución administrativa que autorice dicho abanderamiento; deberá aportar además el Certificado de Inscripción en el Registro de Matrícula (PC-10A), y en aquellos casos que, acaparados en la Ley 115, ya se hayan abanderado provisionalmente bajo pabellón extranjero la embarcación cubana, se le exigirá además de los documentos señalados anteriormente, que exhiban la Patente de Navegación provisional otorgada por el Registro del estado del pabellón que ha adoptado.

Luego de comprobada la legitimidad de los documentos mencionados anteriormente se procede a localizar el expediente de la embarcación en cuestión y la hoja habilitada con su folio en el libro correspondiente a su registro para comprobar su actualización y proceder a darle baja temporal a la embarcación en el Registro de Inscripción correspondiente, reflejando en la hoja habilitada a su registro el asiento. (Ver Anexo 1)

Luego de revisados los documentos se consigna al interesado la Certificación de Baja Temporal de la embarcación y una copia al Registrador Central de Buques para que proceda. (Ver anexo 2)

Realizados todos los trámites anteriores, según refiere el Artículo 166 del Manual de Procedimiento de la especialidad de capitanías del puerto de la república de Cuba, una copia de las certificaciones emitidas y la documentación recepcionada del armador se archivará en el expediente del buque objeto del trámite. Además el expediente del buque permanecerá en el mismo orden de archivo, y se le dará baja al buque en el Libro Índice de Embarcaciones, según corresponda. De este acto se le informará al Departamento de Capitanías de Puerto a los fines de actualizar el Registro Nacional de Embarcaciones.

Ahora bien según el Artículo 168 al quedar sin efecto el abanderamiento provisional, recobrando la embarcación la nacionalidad cubana, la Capitanía de Puerto procederá a dar alta nuevamente a la embarcación en el registro correspondiente, quedando asentado al mismo folio que poseía el buque antes de causar baja temporal.

2.3 Dificultades detectadas en las Empresas Puerto Moa y Navegación Caribe respecto al abanderamiento provisional de las embarcaciones.

La Empresa Puerto Moa perteneciente al Ministerio de Energía y Minas y la Empresa Navegación Caribe subordinada al Ministerio del Transporte, tienen en sus registros ante la Capitanía del Puerto de Moa embarcaciones con baja temporal por estar sujetas al negocio del abanderamiento provisional con los Estados de Panamá y Belice respectivamente.

Estas embarcaciones se emplean fundamentalmente en maniobras en los puertos de Moa y Nicaro y en ocasiones en travesías de cabotaje; no empleándose en la navegación de travesía internacional; es por lo que valoramos los daños³⁷ al estado según se manifiestan en los diferentes medios.

³⁷Todo menoscabo, detrimento o perjuicio que sufre una persona o entidad, ya sea física, moral o patrimonial. Se clasifican en actuales y futuros, continuados y sobrevenidos, estos

Los gastos se realizan por un grupo de empresas asociadas a este negocio, unas radicadas en nuestro país y otras en el extranjero, que a la vez traen como consecuencias demoras en los permisos tanto para las embarcaciones como para los tripulantes³⁸ que se encuentran abordo de estos medios.

Estos gastos se manifiestan de la siguiente manera según obran en nuestros registros:

El Remolcador: Coral Salvor, de Nacionalidad Panameña, Nro IMO 6410403. Número Oficial 35495-1, Eslora³⁹ 28.96 Mts, Manga⁴⁰ 8.53 Mts, Puntal⁴¹ 4.12 Mts, TRB 242.00 TRN 65, Año de construcción 1964. Acciones que están autorizadas remolque, rescate y salvamento.

Por la autorización del abanderamiento de dicho remolcador, la Empresa Puerto Moa debe pagar determinados documentos, primeramente la Patente Provisional de Navegación emitida por el cónsul de Panamá con un valor de 230.00 USD (ver Anexo 3). La Licencia Provisional de Radio con un valor de 500.00 USD. (Ver Anexo 4). Además el Certificado de Clase para el cual debe pagar 200.00 USD. (Ver Anexo 5), y el Certificado de Tonelaje-con un valor de 250.00 USD. (Ver Anexo 6).

Además el Certificado de Máquinas que tiene un valor de 500.00 USD. (Ver Anexo 7). A Vives Y Asociados radicado en Islas Vírgenes Británicas 230.00 USD y a la Oficina de Vives y Asociados en la AMP 230.00 USD. Por último debe pagarle a la Autoridad Contable 230.00 USD y a la Oficina Consultoría en La Habana COMAR. SA por el Contrato de Secretaría el valor de 2400 USD, entre otros certificados al Registro Cubano de Buques (RCB). Todos hacen una suma que asciende a 5 000.00.

considerados como los nuevos sufridos que, guardando relación de causa y efecto con el evento dañoso primitivo, se manifiesta con posterioridad a la sentencia o resolución y sin que ésta hubiera podido tenerlos en cuenta. También está el daño emergente y por este concepto, financieramente, se justifica el llamado interés del capital. Pérez Echemendía, Marzio Luis; Arzola Fernández, José Luis, *Expresiones y Términos Jurídicos*, Editorial Oriente, 2009, Pág.122.

³⁸ Miembro de una tripulación. *Diccionarios de Encarta*.

³⁹ Según refiere el Real Decreto 1435/ 2010 del Ministerio de Fomento en su Artículo 2 inciso c, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

⁴⁰ Anchura mayor de un buque. *Diccionarios de Encarta*.

⁴¹ Altura de la nave desde su plan hasta la cubierta principal o superior. *Diccionarios de Encarta*.

La otra embarcación es el Remolcador: Coral Power, de Nacionalidad Panameña, Nro IMO 8980854. Número Oficial HP- 2685, Eslora 28.96 Mts, Manga 8.53 Mts, Puntal 4.12 Mts, TRB 242.00 .TRN 65, Año de construcción 1964. Acciones que están autorizadas a realizar remolque, rescate y salvamento.

Al igual que el remolcador antes mencionado este debe pagar por la autorización de dicho abanderamiento la Patente Provisional de Navegación emitida por el cónsul de Panamá con un valor de 230.00 USD, la Licencia Provisional de Radio por un valor de 500.00 USD. Además de los Certificados de clase y de Tonelaje que poseen un valor de 200.00 USD y 250.00 USD respectivamente. Por el Certificado de Máquinas debe pagar 500.00 USD, mientras que a Vives Y Asociados radicado en Islas Vírgenes Británicas son 230.00 USD. A la Oficina de Vives y Asociados en la AMP es un valor de 230.00 USD, a la Autoridad Contable 230.00 USD y a la Oficina Consultoría en La Habana COMAR. SA por el Contrato de Secretaría 2400 USD. Así como otros certificados RCB.

Ahora bien además de la documentación y titulación de la tripulación abordo de los medios es necesario también para cada uno de los tripulantes el Pasaporte de marino, la Licencia de navegación, la Homologación de títulos, el Pasaporte de marino de la bandera (SEAMEN BOOK). También el Despacho por derecho de agencia local, los Enrollos y desenrollos, el Permiso de reparación y mantenimiento, además de otras autorizaciones.

Cada embarcación tiene un total de ocho tripulantes, por cada uno de ellos debe pagarse una suma en concepto del Certificado de Título, por el Capitán de la embarcación un total de 1500.00 USD; por el primer Oficial 1200.00 USD; el Segundo Oficial 1000.00USD; por el Jefe de Máquina y el primer Oficial de máquina un valor de 1500.00 USD y 1000.00USD respectivamente, además por el Contra maestre 850.00 USD y por los marineros 700.00 USD. Todo esto se realiza anualmente, pero si ocurre el vencimiento de algún certificado deberá pagarse la suma una vez más.

Analizando lo regulado en el Decreto 317, reglamento de la Ley 115, en su Artículo 23 en los apartados uno y dos como analizamos anteriormente, el abanderamiento será autorizado por cinco años, prorrogables por igual período de tiempo, donde se aprecia

que ocurre una violación ya que las embarcaciones pertenecientes a la Empresa Puerto Moa , subordinadas al Ministerio de Energía y Minas las que posen bandera panameña por un período superior al legislado para esta actividad y que se han cumplido los términos establecidos y corren el riesgo de perder dichas embarcaciones .

Además en los momentos actuales los motivos fundamentados por la citada empresa para poseer el abanderamiento es innecesario, teniendo en cuenta que los remolcadores antes señalados no realizan navegación de travesía de altura , ni de cabotaje , solamente realizan las operaciones de maniobras de atraques y desatraques de buques en los muelles de la instalación portuaria del Puerto de Moa y la obra hidrotecnia del campo de boya lo que es lo mismo la navegación en interior de puerto, violentando de esta manera el Artículo 26.2 inciso d donde se refiere a la memoria explicativa de las ventajas que produce dicho abanderamiento.

En los documentos obrantes en los medios navales antes mencionados podemos comprobar que existe deficiencias en la realización del contrato con la autoridad de Panamá, teniendo aprobado el contrato de fletamento por tiempo(TIME CHARTER) , lo que trae consigo gastos innecesarios en la aprobación , elaboración y entrega de los diferentes documentos que deben de presentar la empresa a las diferentes autoridades para las operaciones portuarias , por lo que consideramos de mayor practica para las operaciones el contrato de fletamento por viaje o por operaciones, teniendo en cuenta los permisos que deben de tramitar con las autoridades panameñas.

La empresa Puerto Moa una vez analizado los gastos en que están incurriendo por el estado de bandera que poseen sus medios navales , seria necesario y lógico para evitar mas daños económicos al estado cubano proceder al cambio de bandera de forma definitiva, lo que traería mayores operaciones , en el ámbito marítimo portuario y emplearla en otras regiones del país sin tener que contar con un tercer país , en este caso el país de bandera que es Panamá.

La importancia del tema ha sido vista por técnicos, teóricos y operadores del derecho que en sus prácticas cotidianas se enfrentan, en el caso de Cuba, a hechos jurídicos trascendentes, pero con escaso tratamiento teórico local o nacional y mayor aún ausencias de normas jurídicas a donde acudir en busca de la deseada guía o solución del asunto que por naturaleza genera un gran conflicto de interés que necesita ser dilucidado.

A continuación haremos una presentación de dos embarcaciones que poseen bandera de conveniencia con Belice que pertenecen a Navegación Caribe.

El Remolcador Júpiter por la autorización del abanderamiento de dicho remolcador, la Empresa Navegación Caribe, subordinada al Ministerio del Transporte debe pagar determinados documentos, primeramente la Patente Provisional de Navegación emitida por el cónsul de Belice con un valor de 230.00 USD (ver Anexo 3). La Licencia Provisional de Radio con un valor de 500.00 USD. (Ver Anexo 4). Además el Certificado de Clase para el cual debe pagar 200.00 USD. (Ver Anexo 5), y el Certificado de Tonelaje con un valor de 250.00 USD. (Ver Anexo 6).

Además el Certificado de Máquinas que tiene un valor de 500.00 USD. (Ver Anexo 7). A Vives Y Asociados radicado en Islas Vírgenes Británicas 230.00 USD y a la Oficina de Vives y Asociados en la AMP 230.00 USD. Por último debe pagarle a la Autoridad Contable 230.00 USD y a la Oficina Consultoría en La Habana COMAR. SA por el Contrato de Secretaría el valor de 2400 USD, entre otros certificados al Registro Cubano de Buques (RCB). Todos hacen una suma que asciende a 5 000.00 USD

El Remolcador Hércules es otra embarcación, de Nacionalidad Belice, Nro IMO 6480931. Número Oficial HP- 2685, Eslora 28.96 Mts, Manga 8.53 Mts, Puntal 4.12 Mts, TRB 242.00 .TRN 65, Año de construcción 1964. Acciones que están autorizadas a realizar remolque, rescate y salvamento.

Al igual que el remolcador antes mencionado este debe pagar por la autorización de dicho abanderamiento la Patente Provisional de Navegación emitida por el cónsul de Panamá con un valor de 230.00 USD, la Licencia Provisional de Radio por un valor de 500.00 USD. Además de los Certificados de clase y de Tonelaje que poseen un valor de

200.00 USD y 250.00 USD respectivamente. Por el Certificado de Máquinas debe pagar 500.00 USD, mientras que a Vives Y Asociados radicado en Islas Vírgenes Británicas son 230.00 USD. A la Oficina de Vives y Asociados en la AMP es un valor de 230.00 USD, a la Autoridad Contable 230.00 USD y a la Oficina Consultoría en La Habana COMAR. SA por el Contrato de Secretaría 2400 USD.

En ambos casos es necesario aclarar que deben pagarse además los documentos de cada tripulante y en el caso del vencimiento de alguno de los certificados o licencias debe efectuarse nuevamente el pago del mismo.

A continuación realizaremos una comparación con dos embarcaciones pertenecientes a la Empresa Puerto Moa, perteneciente al Ministerio de Energía y Minas para poder evaluar realmente los daños que se ocasionan por el abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa.

Primeramente el Remolcador Mar del Coral I. Puerto de registro Moa. Numero de Registro OM-2001-X, Eslora 29.30 Metros, Manga 8.30 metros Puntal 4.30 metros, Año de construcción 1976, Lugar de construcción Rusia, Cantidad de motores 2. Autorizado a realizar maniobras.

Este debe presentar varios documentos ante el Registro Cubano de Buques, en un primer momento el Certificado de arqueo con un valor de 200 CUP, el Certificado de registro de matricula con un valor de 10 pesos CUP. Además el Certificado de Estación de radio con un valor de 150.00 CUP.

El Certificado de navegabilidad posee en calor de 250.00 CUP, el Certificado de clase 100.99, el Certificado de Casco tiene un valor de 25.00 CUP. También encontramos el Certificado de Medios Salvavidas que son 150 CUP por cada medio.

Es válido señalar que al igual que en las embarcaciones analizadas anteriormente, cada tripulante debe pagar ciertos documentos como por ejemplo los Títulos abalados por la academia naval granma y registrado en la capitanía de puerto. Con un valor de 10.00 CUP, el Carnet de Mar con un valor de 5.00 CUP. Además los otros permisos y autorizaciones con el mismo valor de 5.00 CUP; y los enrolo y desenrolo no se cobran

por tener bandera de nuestro país al igual que el derecho de agencia local y el despacho de entrada y salida cuando es de cabotaje.

El siguiente Remolcador es el Coral VI, con Folio OM- 2003- X, perteneciente a la lista segunda de la Capitanía, de Eslora 27.76 metros, Manga 6.20 metros, Puntal 2,70 metros, Año de construcción 1990, lugar de construcción Polonia, Cantidad de Motores 1, Actividad a la que está autorizado maniobra y cabotaje.

Este al igual que el remolcador antes mencionado debe pagar también los siguientes documentos el Certificado de arqueo con un valor de 200 CUP, el Certificado de registro de matrícula con un valor de 10 pesos CUP. Además el Certificado de Estación de radio con un valor de 150.00 CUP.

El Certificado de navegabilidad posee en calor de 250.00 CUP, el Certificado de clase 100.99, el Certificado de Casco tiene un valor de 25.00 CUP. También encontramos el Certificado de Medios Salvavidas que son 150 CUP por cada medio.

Los tripulantes deben pagar por los mismos certificados y documentos que los que mencionamos en el análisis del anterior remolcador.

Evaluando estos aspectos que les mostramos anteriormente es a lo que nuestro trabajo esta dirigido, es decir a demostrar los daños económicos que le ocasiona a la Empresa Puerto de Moa el abanderamiento provisional de embarcaciones, así como a la empresa de Navegación Caribe perteneciente al Ministerio del Transporte.

La Ley 115 de Navegación, Marítimo, Fluvial y Lacustre deroga el libro 3ro del Código de Comercio de la República de Cuba el que data del año 1886, en el mismo se refrenda de forma mas amplia las formas y las posibilidades de los estados para enarbolar una bandera por conveniencia .

En nuestra Ley de navegación solamente se refrenda de forma general la cual se anuncia en al sección Tercera sobre el abanderamiento provisional bajo pabellón cubano , pero en su Artículo 12.4, se refiere la inscripción definitiva de un buque ,

embarcación y artefacto naval cubano bajo pabellón extranjero, que requiere la aprobación de la autoridad marítima nacional y se tramita por el Ministerio del Transporte, pero no se refiere al abanderamiento provisional bajo pabellón extranjero.

Nuestro estado para implementar este procedimiento del abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales, lo realiza por lo regulado en el Manual de Procedimiento de la Especialidad de Capitanías de Puerto del Ministerio del Interior.

La política de emplear esta forma de abanderamiento cumplió su objetivo en la década de los noventa una vez que, desintegrado el campo socialista el bloqueo económico y financiero contra nuestro país, no teníamos acción para poder entrar a otros puertos de diferentes países.

En la actualidad los medios que posee la Empresa Puerto Moa perteneciente al Ministerio de Energía y Minas son de mediano porte, lo que es decir, embarcaciones dedicadas al tráfico interior de puerto y las maniobras en los puertos de Moa y Nicaro, que además por poseer la bandera de Panamá eleva los gastos financieros a dicha entidad sin lograr ningún beneficio. Igualmente ocurre con la Empresa Navegación Caribe perteneciente al Ministerio del Transporte.

Después de analizar cada caso en lo particular de las diferentes empresas pretendemos realizar un profundo análisis de la problemática en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa, proponer a las empresas Puerto Moa y Navegación Caribe una propuesta legislativa en torno al abanderamiento provisional de embarcaciones cubanas bajo pabellón extranjero fletado por nacionales, que su regulación provoca daños económicos en dicha jurisdicción.

En la actualidad las medidas derivadas del período especial, la flota de buques de nuestro país se afectó, existiendo contradicciones con los fletadores y armadores

internacionales que trajo como consecuencia la pérdida de nuestra flota. En la parte comercial el estado cubano por las dificultades existentes en el país y el bloqueo que mantiene los Estados Unidos de Norteamérica ha desarrollado algunas acciones encaminadas al tema del abanderamiento provisional y ha buscado la alternativa sobre la materia en investigación.

En el caso de Cuba presentamos la nueva Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre y su Reglamento que aunque avanzados en muchos aspectos todavía no abarca y mucho menos satisface, todo lo relacionado con el abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales.

2.4 Propuestas a las Empresas Puerto Moa y Navegación Caribe para el perfeccionamiento de la normativa en relación al abanderamiento provisional de embarcaciones en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa.

Teniendo en cuenta las operaciones marítimas que realizan las embarcaciones tipo remolcador de las Empresas Puerto Moa y Navegación Caribe en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa y la importancia de evaluar los daños económicos que se ocasiona por el concepto del abanderamiento provisional de estos medios ,proponemos a los Ministerio de Energía y Minas y del Transporte evaluar casuísticamente cada medio y la relación costo beneficio de las operaciones portuarias y de los trámites administrativos que se realizan en la jurisdicción de la capitanía, así como la permisología que se tramitan en el país de bandera de estos medios ,es decir Panamá y Belice .

Cuando comparamos los gastos de los medios navales que poseen la bandera provisional o de conveniencia y los que poseen bandera nacional nos damos cuenta de los grandes gastos que se le ocasionan al estado sin fundamentos jurídicos.

Por tanto de nuestro proceso investigativo así como los documentos obtenidos durante nuestro trabajo nos permiten proponer las siguientes medidas.

La primera sería que los Ministerios de Energía Y Minas y el Ministerio del Transporte realicen una evaluación del costo beneficio de cada embarcación que tiene pabellón extranjero con el objetivo de minimizar los gastos económicos al estado.

Como número dos que los casos de abanderamiento provisional sean evaluados por la Comisión Marítima Nacional según establece la Ley de Navegación vigente en nuestro país y que la integran los Ministerios del Transporte y del Interior .

Como tercera que se autorice el uso del abanderamiento provisional o de conveniencia a aquellos buques o embarcaciones que realicen actividad de travesía internacional o los buques mercantes o buque tanques que realicen operaciones de cabotaje con tripulación extranjeras.

La cuarta sería no autorizar a los remolcadores que realizan operaciones de cabotaje y de tráfico interior de puerto a portar pabellón extranjero, teniendo en cuenta que no existe ninguna operación riesgosa que así lo amerite.

Como número cinco que la Capitanía del Puerto como entidad facultada para el registro marítimo de los buques y embarcaciones evaluar y proponer a los Ministerios antes mencionados los procedimientos para el cambio de la bandera.

Como número seis sería la propuesta de una norma jurídica que implemente el abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales para los nacionales, porque la ley 115 solo establece el abanderamiento para los buques , embarcaciones y artefactos navales fletados por no nacionales

Conclusiones.

A lo largo de este trabajo hemos venido analizando, desde diversos ángulos, la singular institución del Derecho Marítimo en lo concerniente al abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Moa.

En cada caso que hemos analizado el abanderamiento provisional en las diferentes empresas, Puerto Moa y Navegación Caribe, las que poseen banderas de diferentes países, en estos dos casos particulares la Empresa Puerto Moa con Panamá y la Empresa Navegación Caribe con Belice, hemos establecido las conclusiones que vemos a la luz de las diferentes situaciones en torno al cumplimiento de la legislación vigente, aun a sabiendas de que los contornos de la institución no aparecen perfectamente dibujados, nos proponemos dejar sentados algunas notas conclusivas.

Primera: En la Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (Ley 115), y el Reglamento de esta (Decreto 317) de la República de Cuba de fecha 4 de Noviembre del año 2013, no legisla en su supuesto de manera profunda y concisa los métodos y procedimientos para la ejecución del abanderamiento provisional, dado que no se adapta a los convenios internacionales vigentes, ni a las condiciones reales del desarrollo actual de dicha institución en nuestro país.

Segunda: La situación económica de nuestro país, nos limitan a realizar esta acción debido a los altos gastos financieros que se ejecutan, tanto para la realización de las operaciones portuarias, como para la obtención de la documentación de las referidas embarcaciones y la documentación de la tripulación.

Tercera: La ubicación de los medios de la Empresa Puerto Moa para la realización de las diferentes operaciones comerciales requieren de permisos del

país de bandera en este caso Panamá , lo que provoca demoras para la obtención de estos permisos teniendo en cuenta que los inspectores supervisores de Panamá tienen dos oficinas en Cuba , una en La Habana y la otra en Santiago de Cuba , pero solo son dos compañeros para todos los buques que se encuentren operando en los puertos cubanos, ya sea de travesía o de cabotaje y en ultima opción la realizan a las embarcaciones , en este caso los remolcadores de la Empresa Puerto Moa.

Cuarta: Los medios de la Empresa de Navegación Caribe para la realización de las diferentes operaciones comerciales requieren de permisos del país de bandera en este caso Belice , lo que provoca demoras para la obtención de estos permisos teniendo en cuenta que los inspectores supervisores de Belice tienen dos oficinas en Cuba , una en La Habana y la otra en Santiago de Cuba , pero solo son dos compañeros para todos los buques que se encuentren operando en los puertos cubanos, ya sea de travesía o de cabotaje y en ultima opción la realizan a las embarcaciones en este caso .los remolcadores de la entidad.

Quinta: Las Empresas Puerto Moa y Navegación Caribe a pesar de las dificultades que poseen , no cumplen con lo establecido en la ley 115 de la Navegación Marítima , Fluvial y Lacustre concerniente a los términos para enarbolar pabellón extranjeros y en la actualización de los diferentes certificados para mantener las embarcaciones aptas para la navegación.

Recomendaciones.

Primera: La propuesta de una norma jurídica que implemente el abanderamiento provisional de buques, embarcaciones y artefactos navales, porque la ley 115 solo establece el abanderamiento para los buques, embarcaciones y artefactos navales fletados por no nacionales.

Segunda: Recomendar al Ministerio de Energía y Minas y al Ministerio del Transporte la evaluación de cada embarcación, los costos y beneficios que pueden obtener mediante el cambio de bandera, pasando los medios a los registros de Capitanías del Puerto de la República de Cuba bajo pabellón nacional.

Tercera: Recomendar a la dirección de Capitanías de Puerto de la República de Cuba el análisis de la documentación de las embarcaciones bajo bandera de Panamá o Belice y las operaciones que realizan si se ajustan a lo establecido en las normas internacionales del código PBIP.

Cuarta: Recomendar a la dirección de Capitanías de Puerto de la República de Cuba el análisis de la titulación de la gente de mar, si se ajusta a lo establecido en los convenios internacionales sobre la facilitación de la titulación de la gente de mar (Solas 74).

Bibliografía

- **Ley 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre**, Publicada en la Gaceta Oficial en La Habana, lunes 4 de Noviembre de 2013(Edición Extraordinaria).
- **Decreto –Ley 17**, Edición Ordinaria, Publicado en la Gaceta Oficial el viernes 24 de Noviembre de 1978.
- **Decreto 317** (Reglamento de la Ley 115), Publicado en la Gaceta Oficial en La Habana, lunes 4 de Noviembre de 2013(Extraordinaria).
- **Código de Comercio de 1886**.
- **Orden No. 17** del Jefe de Dirección de Tropas Guardafronteras, Publicada el 31 de Agosto de 2006 en Ciudad de La Habana.
- **Diccionario Manual de la Lengua Española**, F. Alvero Francés, Instituto Cubano del Libro, Editorial Pueblo y Educación. 3ra Edición.
- **Diccionario Grijalbo**, Primera Edición.
- **Expresiones y Términos Jurídicos**, Pérez Hechemendía, Marzio Luis y Arzola Fernández, José Luis, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 2009.
- **Derecho Marítimo**, Colectivo de Autores, Ciudad de La Habana.
- **El Derecho en el Transporte marítimo**. Abreu Fernández, Dr. Alberto, Editorial Félix Varela, 2006.
- **El marco normativo de la economía marítima**, traducido por ANAVE, Segunda Edición.
- **Manual de Derecho Internacional Privado**, Tomo II, Buenos Aires 1944.
- **Compendio de Derecho Marítimo**, Tomo I, Buenos Aires 1954.
- **Reglas Internacionales y Diplomáticas de la Mar**, París 1864.
- **Condiciones en las cuales los estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellón nacional**. Helguera Enrique, Instituto del Derecho Comparado México.

Búsqueda en INTERNET

Fecha: 30 de Abril de 2014

- **Diccionario de Términos Jurídicos** www.guerrero.gob.mx/consejería
- **Boat Registration in the uk** . Royal Yachting Association www.rya.org.uk

- **Antecedentes del abanderamiento de Naves en Panamá**
www.aa-lawyers.com/WebSite_es/naveses.htm
- **Abanderamiento de Naves.** Mendoza, Arias Valle y Castillo. www.mavclex.com.
- **Requeriments for the registration of ship sin Belize.**
www.belize.offshoreinvestors.com/off14.html.

Anexos

Anexo1

Solicitud de baja temporal

A solicitud de su propietario en escrito de fecha ----- de ---- de ----- y habiéndose cumplimentado los requisitos y formalidades establecidas en la Ley 115 del 4 de Noviembre de 2013 se procede a conceder la baja temporal de la embarcación denominada----- que ocupa la presente hoja de inscripción para abanderarse provisional bajo pabellón -----, matrícula ----- de ----- de-----.

Capitán del Puerto

Anexo 2

Certificación de Baja temporal.

El que suscribe, el Capitán del Puerto de -----

Certifica:

Que conforme a los registros que obren en esta Capitanía y habiéndose cumplimentado lo estipulado en la Ley 115, consta con fecha ----- de ----- de -----, la baja temporal por abanderamiento provisional bajo pabellón ----- de la embarcación denominada -----, propiedad de -----.

Otras características de la embarcación:

Tipo de buque: Tipo de máquina:

Eslora:

Hp:

Manga:

Velocidad crucero:

Puntal:

Lugar y año de constitución:

Ton. Bruto:

Ton. Neto:

Y a los efectos pertinentes ante el registrador central de buques y demás personas naturales y jurídicas que correspondan se expide la presente en: ----- a los ----- días ----- del mes de ----- del año-----.

Capitán del Puerto

INTERESADO



Anexo 3

AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA
 PANAMA MARITIME AUTHORITY
 DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
 DIRECTORATE GENERAL OF MERCHANT MARINE
 TELECOMUNICACIONES MARITIMAS
 MARITIME TELECOMMUNICATIONS
 LICENCIA PROVISIONAL DE ESTACION DE RADIO
 RADIO STATION PROVISIONAL LICENSE
 SMSSM - GMDSS

LICENCIA No.
 LICENSE No.
 35795

SMSSM/MMSI
 372 616 000

1 CLASE DE BUQUE
 TYPE OF VESSEL
 TUG

De conformidad con las leyes de la República de Panamá y con el Reglamento de Radiocomunicación anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones Vigente, se autoriza por la presente a instalar y utilizar el equipo radioelectrónico a bordo de la nave.
 It is hereby authorized the installation of radioelectronic equipment aboard this vessel, according with the laws of the Republic of Panamá and the radiocommunications rules, annexed to the International Telecommunications Convention, currently in force.

2 NOMBRE DEL BUQUE NAME OF VESSEL	3 DISTINTIVO DE LLAMADA CALL SIGN	4 LLAMADA SELECTIVA SELECTIVE CALL	5 PATENTE No. PATENT No.	6 TONELAJE BRUTO GROSS TONNAGE
CORAL SALVOR	HO-2606	*****	35495-PEXT-1	242.00
7 PROPIETARIO Y DOMICILIO OWNER AND ADDRESS	8 AUTORIDAD ENCARGADA DE LA CONTABILIDAD Y DOMICILIO ACCOUNTING AUTHORITY AND ADDRESS	9 CATEGORIA DE SERVICIO TYPE OF SERVICE	10 CONCESIONARIO Y DOMICILIO CONCESSONARY AND ADDRESS	
CORAL SALVAGE LTD MARET BUILDING SECOND FLOOR PURCEL ESTATE ROAD TOWN BRITISH VIRGIN ISLANDS	INTERNATIONAL MARITIME COMMUNICATIONS CO (IMCO) PG05		LOS PROPIETARIOS	

Expedida / Issued: 09 de octubre de 2014 / 28 de febrero de 2014
 Duración / Duration: 915954
 Derechos / Fees: MARIO R. GALVEZ E
 Jefe Telecomunicaciones Maritimas / Chief Maritime Telecommunications





R.C.B. Sociedad Clasificadora



NC-ISO 9001:2008
Registro No. 068-2009

CLASS HULL CERTIFICATE

Nº: COPE40013

THIS IS TO CERTIFY THAT THE SHIP:

Name of ship	Distinctive number or letters	Register number	IMO number
CORAL SALVOR	HO 2606	065541	6410403

Ship type: TUG BOAT

Shipowner: CORAL SALVAGE LTD

Port of registry: PANAMA

Year and place of build: 1964, ENGLAND

Flag: PANAMA

PARTICULARS OF SHIP

Gross tonnage: 217

Net tonnage: 65

Hull material: STEEL

Max length: 32,54 m

Breadth: 8,53 m

Depth: 4,12 m

As a result of the survey performed to the hull of the ship, her equipment and installations were found to comply with the requirements of the *R.C.B.*'s Rules with the following Class notation:

CI TUG BOAT

This certificate is valid from: 28 AUGUST 2013

Until: 30 JULY 2017

Issued at: HAVANA on 27 JANUARY 2014



JN

J. Pellicier
J. PELLICIER

R.C.B. Sociedad Clasificadora



INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Issued under the provisions of the International Convention on
Tonnage Measurement of Ships, 1969,
under the Authority of the Government of:

REPUBLICA DE PANAMA

(name of the State)

By: *Panama Maritime Documentation Services Inc.*

NAME OF SHIP	DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS	PORT OF REGISTRY	DATE (*)	IMO NUMBER
CORAL SALVOR	HO-2606	PANAMA	1964	6410403

(*) Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction [Article 2(6)], or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character [Article 3(2) (b)], as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length [Article 2(8)]	Breadth [Regulation 2(3)]	Moulded Depth amidships to Upper Deck [Regulation 2(2)]
28.956 m	8.53 m	4.12 m

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE	NET TONNAGE
217	65

THIS IS TO CERTIFY:

That the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 22 / MARCH / 2007
(Day / Month / Year)

Issued at: PANAMA, REP. DE PANAMA, the 12TH, of JULY of 2007
(Place of issue of Certificate) (Day) (Month) (Year)

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

JOSE DELGADO

Name and Signature of authorized official issuing the Certificate

Panama Maritime Documentation Services Inc.



MARITIME AUTHORITY (NEW YORK OFFICE)
DIRECTORATE GENERAL OF MERCHANT MARINE
369 LEXINGTON AVENUE, 14 FL.
NEW YORK, N.Y. 10017

Reviewed by: *[Signature]*

Date: NOV 23 2007



Interim Certificate No.: PM-I339011

Authorization No.: A/13/902

INTERIM / CONDITIONAL ^{(1) (2)}
CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

VESSELS UNDER 500 GT
ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE RULES FOR VESSELS LESS THAN 500 GT,
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF

REPUBLIC OF PANAMA

(name of the State)

By: *Panama Maritime Documentation Services, Inc.*

NAME OF SHIP	DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS	PORT OF REGISTRY	GROSS TONNAGE	KEEL LAID
CORAL SALVOR	HO-2606	PANAMA	217	1964

TYPE OF SHIP: TUG BOAT

Authorized for voyages proceeding not further than 20 miles from shore.

THIS IS TO CERTIFY:

That the above mentioned vessel has been surveyed in the manner prescribed by the Regulations in force. The survey has shown that:

- A. The life-saving appliances are provided for a total number of 10 persons and no more. viz.:
 - Lifeboats capable of accommodating -- persons.
 - Motor rescue boats.
 - 1 Liferrafts, for which approved launching devices are/are not ⁽¹⁾ required, capable of accommodating 10 persons.
 - 6 Lifebuoys
 - 13 Lifejackets
- B. The lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Rules.
- C. That the ship complied with the requirements of the Regulation as regards to hull, machineries and equipment including the fire-extinguishing appliances and the fire safety system control plans.
- D. The ship was provided with lights and shapes, pilots ladder and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Rules and the International Collision Regulations.
- E. In all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is valid until: 26 of MAY of 2014
(Day) (Month) (Year)

Issued at: MOA, 27 of DECEMBER of 2013
(Place of Issue of Certificate) (Day) (Month) (Year)

The undersigned declares that he is authorized by the said government to issue this certificate.

APG
ENG. ALBERTO PÉREZ GARCÍA

Name and Signature of duly authorized official issuing the Certificate
Panama Maritime Documentation Services, Inc.



⁽¹⁾ Delete as appropriate.

⁽²⁾ INTERIM maximum validity five (5) months / CONDITIONAL maximum validity two (2) months



Interim Certificate No.: PM-1339010

Authorization No.: A/13/902

INTERIM / CONDITIONAL ^{(1) (2)}

CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

VESSELS UNDER 300 GT
ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF SAFETY RULES FOR VESSELS UNDER 500 GT
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF

REPUBLIC OF PANAMA

(name of the State)

By : *Panama Maritime Documentation Services, Inc..*

NAME OF SHIP	TYPE OF SHIP	DISTINCTIVE CALL LETTERS	PORT OF REGISTRY	GROSS TONNAGE	KEEL LAID
CORAL SALVOR	TUG BOAT	HO-2606	PANAMA	217	1964

This is to certify that the radio-telephony equipment of the above mentioned ship has been surveyed in accordance with the Regulations in force and has been found in accordance with the requirements of said Regulations.

The equipment installed as required in the rules are:

Equipment	Required	Installed
Radiotelephone Station ⁽²⁾	YES	YES
VHF Radiotelephone	YES	YES
Two Way VHF Radiotelephone	YES	YES
E. P. I. R. B.	YES	YES

The radiotelephone distress frequency (2182 kHz) shall be monitored in a continuous basis or, if a radiotelephone station is not installed on board, the VHF channel 16.

If a radiotelephone station is installed on board, at least one member of the crew must be in possession of a valid Radiotelephone Operator Certificate.

This certificate is valid until: 27 of MAY of 2014
(Day) (Month) (Year)

Issued at: MOA, 26 of DECEMBER of 2013
(Place of issue of Certificate) (Day) (Month) (Year)

The undersigned declares that he is authorized by the said government to issue this certificate.

APB
ENG. ALBERTO PÉREZ GARCÍA

Name and Signature of duly authorized official issuing the Certificate

Panama Maritime Documentation Services, Inc.



⁽¹⁾ Delete as appropriate, ⁽²⁾ INTERIM maximum validity five (5) months / CONDITIONAL maximum validity two (2) months
⁽²⁾ If applicable



RCB Sociedad Clasificadora



CLASS MACHINERY CERTIFICATE

N^o: COPE40012

THIS IS TO CERTIFY THAT THE SHIP:

Name of ship	Distinctive number or letters	Register number	IMO number
CORAL SALVOR	HO 2606	065541	6410403

PARTICULARS OF MACHINERY INSTALLATION

MAIN ENGINES

Maker: W. H. ALLEN Type: 6PBCS 37D
 Number: 2 Serial Nr: D4-54662 STB, D4-54662 PS Total rated power: 1567 kW
 Year and place of build: 1964, ENGLAND

AUXILIARY ENGINES

Make	Type	Total rated power (kW)	Serial Nr.	rpm
MWM INTERNATIONAL	4.10T	97	E1S172198	1800
MWM INTERNATIONAL	4.10T	97	E1S172198	1800
MERCEDES BENZ	OM-366	75	519246	1800

Total power of the electric installation: 269 kW Voltage: 220 V

As a result of the survey performed to the machinery installation of the ship, it is confirmed that these satisfy the *RCB*'s Rules with the following class notation:

M

This certificate is valid from: 28 AUGUST 2013

Until: 30 JULY 2017

Issued at: HAVANA on 27 JANUARY 2014

J. PELLICIER

RCB Sociedad Clasificadora