



ABANDERAMIENTO EN MALVINAS

Enrique Aramburu

Registrar un buque es incorporarlo en la matrícula de un Estado, que le otorga el derecho de enarbolar su pabellón.¹ De esta manera, el Estado documenta y autoriza el buque. Para la ley argentina, “la inscripción en la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional”.²

El principio de que debe haber una relación auténtica³ entre el buque y el Estado se traduce en que también la debe haber entre los armadores del buque y el Estado de bandera. Dicho principio se remonta a la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958, cuyo artículo 5 requería que “el Estado debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control en temas administrativos, técnicos y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”. Las Naciones Unidas trataron de solidificar el concepto⁴ con la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones para el Registro de Buques. Esta requiere que el Estado de abanderamiento esté ligado con sus buques, ya sea porque él o sus nacionales tienen una participación en la propiedad de los buques que han de abanderarse o porque les provee tripulantes nacionales de ese Estado o residentes en él.⁵

El otro principio es el de la exclusividad: dos Estados no pueden tener abanderado un mismo buque o, dicho de otro modo, un buque no puede poseer dos nacionalidades a la vez.⁶



Enrique Aramburu es Licenciado en Letras por la Universidad de Buenos Aires y obtuvo el título de Abogado en la misma Universidad. Especialista en Relaciones Internacionales (Inst. del Servicio Exterior de la Nación - Fondazione di Ricerche e Studi Internazionali). Realizó una pasantía en la Secretaría de la Corte Internacional de Justicia en el año 2001, realizando tareas de actualización del Repertorio de Aplicación del Reglamento de la Corte. Fue Consultor para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en Montevideo. Residió en el Sidney Sussex College de la Universidad de Cambridge para realizar un Curso de Métodos Legales Ingleses. Miembro titular de la Asociación Argentina de Derecho Internacional donde fue Consejero Suplente; es Director de la Sección de Relaciones Internacionales. Es miembro de número de la Academia del Mar y miembro del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas.

El Estado del pabellón ejerce control regulatorio sobre la nave y debe inspeccionarla regularmente, certificar la navegabilidad del buque y la capacidad de la tripulación, y emitir documentos de seguridad y de prevención de la contaminación.

Las organizaciones que registran los buques se conocen como “registros”⁷ y pueden ser agencias gubernamentales o privadas; incluso, pueden concesionarse las inspecciones a una entidad privada.⁸

Un registro abierto solamente a buques de la propia nacionalidad se conoce como registro tradicional o registro nacional; los que están abiertos a buques de propiedad extranjera se conocen como registros abiertos, algunos de los cuales pueden considerarse “banderas de conveniencia”, en tanto no tienen demasiadas exigencias en el control que deben realizar sobre los buques registrados. Hay países que tienen ambos registros o cuyos registros admiten las dos categorías de buques.

Obviamente, los buques operados ilegalmente (piratas, narcosubmarinos, pescadores furtivos) por lo general no están registrados, y hay que tener en cuenta que un buque debidamente registrado puede ser capturado o utilizado subrepticamente para propósitos ilegales.

1 Art. 91 de la CONVEMAR.

2 Art. 51 de la Ley de Navegación 20.094.

3 Art. 91, 1 de la CONVEMAR.

4 Denominado en inglés *genuine link*.

5 La Convención de 1986 requiere cuarenta firmantes cuyo tonelaje combinado pase del 25% del tonelaje mundial para entrar en vigor. Al día de hoy, solamente la han firmado catorce países.

6 Art. 92, 1 de la CONVEMAR.

7 En la Argentina, el Registro Nacional de Buques (Art. 158 de la Ley de la Navegación).

8 Como, por ejemplo, hace el Programa de Cumplimiento Alternativo de los EE. UU.



Registrar un buque es incorporar en la matrícula de un Estado, que le otorga el derecho de enarbolar su pabellón. De esta manera, el Estado documenta y autoriza el buque. Para la ley argentina, "la inscripción en la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional".

Los registros nacionales requieren que un buque sea propiedad de intereses nacionales y que esté tripulado, al menos parcialmente, por ciudadanos del Estado de registro. Los abiertos no tienen estos requisitos, y algunos ofrecen registro *on-line* y hasta garantía de que se inscriben en el día.⁹

El sistema argentino es de registro cerrado o tradicional, pues los buques extranjeros no se pueden inscribir si no es contra certificación de cese de bandera (o pasavante de navegación,¹⁰ si fue construido en el extranjero, pero no está registrado todavía en ningún país).¹¹ Para las embarcaciones deportivas, nuestro país tiene otro registro, el Registro Especial de Yates.

Pabellones británicos

Básicamente, el Reino Unido tiene un sistema de tres clases de pabellones, el blanco, el azul y el rojo, que designan un buque británico. Los tres tienen la bandera de la Unión (la *Union Jack*, consecuencia de la Ley de Unión de 1801, que unificó en un solo Estado la unión de Inglaterra y Escocia con Irlanda) en el ángulo superior izquierdo y un campo blanco para la marina, azul para buques especiales y rojo para los buques mercantes. Fuera de la esfera náutica, los pabellones pueden designar otras unidades militares, departamentos de gobierno o divisiones administrativas. Estas banderas están tomadas de las anteriores, pero modificadas con la adición de un escudo u otro símbolo.

La bandera de la Unión o *Union Jack* sola es usada por los buques de la Armada Real cuando están amarrados, al ancla, engalanados, o cuando el monarca o un almirante de la flota está a bordo. Puede señalar, también, que una corte marcial se está desarrollando. Su uso en buques mercantes sigue siendo ilegal desde los tiempos de Carlos II.

En orden descendiente de exclusividad puede clasificarse su uso moderno por el pabellón blanco, el azul, el azul modificado, el rojo modificado y el rojo.

El uso de estos colores viene de la época en la que la Armada estaba dividida en tres escuadrones, el rojo, el blanco y el azul, cada uno con su almirante, vicealmirantes y contralmirantes. El rojo patrullaba generalmente el Caribe y el Atlántico Norte; el blanco, las costas de Bretaña, Francia y el Mediterráneo; y el azul, el Atlántico Sur, el Pacífico y el Índico. Sin embargo, desde la reorganización de la Marina del almirante Blake en 1852, a partir de 1864 el uso del pabellón blanco se restringió a buques, submarinos e instalaciones en tierra de la Armada Real.

El pabellón azul se reservó para los buques cuyos capitanes fueran de la Real Reserva Naval y, modificado, para el Cuerpo de Cadetes de Mar. Asimismo, también lo usa una serie de departamentos de gobierno agregando su escudo en el campo, así como también lo hacen los gobiernos coloniales con el suyo y varias organizaciones y clubes de *yachting*.

Los buques mercantes y los barcos privados registrados en las colonias, en las dependencias y en muchos lugares del *Commonwealth* enarbolan el pabellón rojo modificado con el escudo de su territorio. Sin modificar, el pabellón rojo es para el uso de toda la marina mercante y naves privadas; además, es la bandera de cortesía que deben enarbolar los buques extranjeros en aguas del Reino Unido. Los buques mercantes de los territorios británicos de ultramar y las dependencias de la Corona pueden usar el pabellón rojo con el escudo de su territorio.

El uso de los territorios británicos de ultramar por parte de buques públicos proviene de que, de 1867 a 1869, órdenes reales en Consejo estipulaban que el pabellón para cual-

9 Lo cual, como es fácil imaginarse, facilita el cambio de bandera, inclusive mientras el buque va de un puerto a otro. Cf. Art. 4, 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones para el Registro de Buques.

10 El principio es que los buques no pueden navegar sin la pertenencia a algún Estado.

11 Artículo 53 de la Ley de Navegación.

quier buque al servicio de cualquiera de las colonias británicas debería ser el pabellón azul con el escudo de la colonia. Por lo tanto, cualquier colonia con buques a su servicio tenía una razón para usar el pabellón azul.

Los territorios británicos de ultramar que hoy usan el pabellón azul incluyen: Anguila, Bermuda (los buques; en tierra usan el rojo), Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Gibraltar (los buques; en tierra, es más común otra bandera no basada en el pabellón), Montserrat, Islas Pitcairn, Santa Elena y las Islas Turcas y Caicos. Hay banderas nacionales basadas en el pabellón azul: Australia (y muchos de sus estados), Nueva Zelanda, etc.

El pabellón rojo

El pabellón rojo es, como dijimos, el pabellón civil del Reino Unido. Aparecen registros de que, ya en 1620, la Armada encargaba la costura de esas banderas y de que, en 1674, Carlos II la confirmaba como la apropiada para los buques mercantes.

En 1854, la ley de la marina mercante incluía una provisión con su uso para estos buques, la que se fue repitiendo en la sucesiva legislación (por ejemplo, en 1889, 1894 y 1995). Hasta 1864, también era usado por el escuadrón rojo de la Armada Real y por los no asignados a ningún escuadrón (o sea, los buques que navegaban bajo un comando independiente).

Hoy en día, pabellones rojos con el emblema local pueden ser usados por los buques registrados en varios de los componentes del Grupo del Pabellón Rojo (*Red Ensign Group*): Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Malvinas, Gibraltar, Guernsey, Jersey e Isla de Man.

El Grupo del Pabellón Rojo

El Grupo del Pabellón Rojo es un grupo de registros de buques británicos constituido por el Reino Unido, sus dependencias de la Corona (islas de Man, Guernsey y Jersey) y sus territorios de ultramar (Anguila, Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Gibraltar, Montserrat, Santa Elena e Islas Turcas y Caicos), que operan registros en sus jurisdicciones. Todo buque registrado en el Reino Unido, una dependencia de la Corona o un territorio de ultramar es un buque británico y tiene el derecho de enarbolar el pabellón rojo.

La Ley de Transporte Mercante de 1995, a través de la Orden de 2008 de Transporte Mercante (Categorización de Registros de Posesiones Británicas Relevantes) (Enmienda),¹² dispone una categorización por tonelaje para las posesiones británicas.

La categoría I (tonelaje, tipo y tamaño ilimitado) incluye Bermuda, Gibraltar, Islas Caimán, Isla de Man y el propio Reino Unido. La categoría II incluye Anguila, Islas Vírgenes Británicas, Malvinas, Guernsey, Jersey, Montserrat, Santa Elena y las Islas Turcas y Caicos. Pueden registrar buques de hasta 150 toneladas de registro bruto y barcos de placer (es decir, los que no se operan comercialmente) de hasta 400 toneladas de registro bruto.

El registro de Malvinas está así descrito oficialmente por el Grupo del Pabellón Rojo: Malvinas (ellos dicen Falkland, obviamente, porque hablan en inglés) ha operado su propio registro del pabellón rojo desde 1861. El 15 de septiembre de 2003, un arreglo re-



El sistema argentino es de registro tradicional, pues los buques extranjeros no se pueden inscribir si no es contra certificación de cese de bandera.

¹² Merchant Shipping (Categorisation of Registries of Relevant British Possessions) (Amendment), Order 2008.



Los registros que admiten buques de propiedad extranjera se conocen como registros abiertos, algunos de los cuales pueden considerarse "banderas de conveniencia", en tanto no tienen demasiadas exigencias en el control que deben realizar sobre los buques registrados.

El registro de cuatro partes similar al operado en el Reino Unido comenzó cuando Malvinas adoptó las partes I y II de la Ley de Transporte Marítimo de 1995 (con modificaciones) del Reino Unido.

Términos de referencia

El Secretario de Estado para el Transporte (el ministro del ramo) del Reino Unido tiene la superintendencia general sobre el Grupo del Pabellón Rojo en todos los temas relacionados con el transporte mercante y la gente de mar. La Agencia Marítima y de Guardacostas tiene autoridad delegada por él para asegurar que los registros del Grupo del Pabellón Rojo mantengan los más altos estándares internacionales de acuerdo con sus obligaciones bajo los tratados y de acuerdo con la política del Reino Unido. La Agencia cumple esta función a través de visitas de monitoreo de rutina a cada uno de los registros del grupo del pabellón rojo. Como parte de esta función, también facilita la ligazón y los análisis técnicos entre los registros británicos y facilita una conferencia anual de todos los registros británicos, conocida como Conferencia del Grupo del Pabellón Rojo. También el Reino Unido representa los intereses de cada miembro del grupo en los foros internacionales, tales como la OMI y la OIT.

El grupo existe para asegurar coherencia de calidad, establecer estándares comunes, compartir la mejor práctica y representar los intereses del Secretario de Estado para el Transporte del Reino Unido, bajo cuya supervisión general se les permite operar a los registros. Existe, además, para promover el pabellón rojo británico como una bandera de calidad para el mundo.

En términos actuales de flota en todo el grupo, la flota combinada del pabellón rojo comprende 2614 naves, que representan un total de 46,8 millones de toneladas de porte bruto, lo que la posiciona en el sexto registro combinado más grande del mundo por su tonelaje.

Publica algunos textos con normativa y manuales, como un código de prácticas para yates, y su sitio de Internet es: www.redensigngroup.org

Conferencia anual

Los miembros del Grupo del Pabellón Rojo realizan una conferencia anual durante varios días. Esta apunta a proveer una oportunidad de intercambio rico y abierto entre los delegados de los registros y los de los distintos departamentos gubernamentales relativos a la política marítima y las dependencias de la Corona y los territorios británicos de ultramar. Busca fortalecer la relación marítima entre los miembros, y apunta a diseminar y a promover las mejores prácticas dentro del Grupo del Pabellón Rojo. Provee un foro para que los delegados analicen políticas y asuntos técnicos para el diseño de la normativa internacional vigente, la legislación marítima, la prevención de la contaminación y el bienestar de los tripulantes, tanto para buques registrados bajo el pabellón rojo como para buques bajo otras banderas que visitan los puertos de miembros del Grupo. Los ítems de la agenda para la Conferencia incluyen temas significativos sugeridos por la Agencia Marítima y de Guardacostas británica, por los mismos miembros del Grupo del Pabellón Rojo y por los departamentos participantes del gobierno (a través de la delegación del Reino Unido), entre ellos el *Foreign and Commonwealth Office* y un *Department of Constitutional Affairs*.

La Conferencia se realiza una vez por año (usualmente en mayo) en alguno de los países miembro. Un programa adelantado se conviene, al menos, con doce meses de

anticipación. Se han desarrollado conferencias del grupo en Guernsey (2007), Islas Caimán (2008), Gibraltar (2009), Anguila (2010), Jersey (2011), Douglas, Isla de Man (2012), Islas Vírgenes (2013), Gibraltar (2014) y, este año, en Grotto Bay (Bermuda). Debemos estar siempre atentos por si se adopta alguna forma de declaración sobre el pabellón de Malvinas.

Un ejemplo: el registro de las Islas Caimán

Dos palabras sobre el Registro Náutico de las Islas Caimán. Fue establecido en 1903, cuando George Town, la capital, fue reconocida formalmente como puerto de registro británico. Obtuvo la categoría I del registro británico (que hoy incluye Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Gibraltar, Isla de Man y el Reino Unido) el 25 de julio de 1991 y, como tal, puede registrar naves de cualquier tipo, siempre que lleguen a los estándares internacionales. Actualmente, el registro es una división de la Autoridad Marítima de las Islas Caimán, a su vez una corporación formada por la Ley de la Autoridad Marítima de las Islas Caimán (2005), que entró en vigor el 1.º de julio de 2005.

Completamente propiedad del gobierno de las islas, pero gobernada por un directorio nombrado por el gobernador, la Autoridad Marítima de las Islas Caimán reporta al gabinete de las Islas Caimán a través de la cartera de Finanzas y Economía. El Secretario de Estado del Reino Unido para el Transporte, sin embargo, retiene la supervisión para asegurar que se apliquen y se mantengan estándares adecuados respecto de las convenciones y los tratados internacionales y otros instrumentos relacionados. Esta supervisión está ampliamente ejercida en nombre del Secretario de Estado por la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido. Las convenciones mencionadas, suscriptas como acuerdos internacionales por el Reino Unido, fueron extendidas por este a las Islas Caimán (en tanto territorio británico de ultramar) y se tornan efectivas a través de la legislación caimanés o mediante la adaptación de la legislación pertinente del Reino Unido.

Para cumplir sus fines, la autoridad marítima tiene llegada a varios organismos internacionales a través de enlaces y de participación en sus reuniones y, cuando es adecuado, asiste con las delegaciones británicas a las reuniones donde se acuerdan políticas y estándares. Los principales organismos incluyen: la OMI, la OIT, el Comité del Caribe de Control del Estado del Puerto, entre otros. Hay otros actores cuyas actividades tienen significativo impacto en el negocio marítimo internacional y afectan a los buques con bandera de las Islas Caimán: la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, la Guardia Costera de los EE. UU., muchos signatarios de *memoranda* regionales en control del Estado del Puerto y, crecientemente, la Unión Europea.

Se da efecto a la implementación de convenciones internacionales y de instrumentos relacionados a través de la sanción de legislación nacional primaria (leyes) o la puesta en vigor de legislación derivada acorde (reglamentación). De esta manera, las Islas Caimán han desarrollado, en consecuencia, su propio régimen de legislación marítima. El Comité Consultivo del Sector Marítimo (Transporte) provee un mecanismo formal a través del cual el sector privado puede evaluar todos los aspectos de los servicios marítimos y aportar consejo y recomendaciones. El Consejo Asesor de Armadores de las Islas Caimán incluye el Comité de Yates y es un foro para establecer y mantener diálogo e intercambiar ideas entre ellos y la Autoridad con el propósito de mejorar la calidad del Registro de las Islas Caimán y de promover sus intereses en general.



El sistema de las Malvinas está restringido a naves mercantes que no excedan un tonelaje de 150 toneladas de registro, a pesqueros y a buques menores cuyos armadores o fletadores tengan una conexión con las Malvinas y, excepto en el caso de estos últimos, todas las solicitudes requieren la aprobación del gobernador. ¿Será para que no se registren yates argentinos?

ANEXO I**Buques comerciales con bandera ilegal¹⁸****1. Buques españoles¹⁹**

Argos Galicia
 Argos Marine
 Argos Marine²⁰
 Argos Pereira
 Argos Vigo
 Beagle Fi
 Capricorn
 Castelo
 Golden Chicha
 Golden Touza
 Igueldo
 John Cheek
 Kalatxori
 New Polar
 Paradanta
 Petrel
 Robin M. Lee
 Sil
 Venturer

2. Orígenes no determinados

Baffin Bay
 Beagle F. I.
 Burwood F. I.
 CFL Gambler
 Concordia Bay (Ro-Ro)
 De Giosa T
 El Greco
 Ernest Shackleton (científico)
 Ferralemes
 Jacqueline F. I.
 James Clark Ross (científico)
 Lyn
 Mila
 Murtosa
 Pardelhas
 Protegat

ANEXO II**Buques públicos malvinenses con bandera ilegal²¹**

Ernest Shackleton, buque científico.
 Protegat, buque de control de pesquerías.
 James Clark Ross, buque científico.

Otras particularidades de los registros británicos

En una somera mirada a cómo anuncian los británicos las ventajas de sus múltiples registros,¹³ hemos podido advertir que el de Bermuda se publicita como “una pequeña isla situada convenientemente costa afuera de los EE. UU., posicionada para ser capaz de hacer negocios a la mañana con Europa y a la tarde con los EE. UU. La moneda es el dólar de Bermuda, equiparado con el norteamericano, y se usan indistintamente. Tiene excelentes vínculos aéreos con el Reino Unido (vuelos diarios) y con los EE. UU. (vuelos diarios a las mayores ciudades de la costa este)”.

Del registro de Gibraltar se dice que su Autoridad Marítima en el formato actual fue establecida como registro de buques en 1997, que obtuvo estatus de lista blanca bajo el memorándum de entendimiento de París sobre Control del Estado del Puerto y que es un registro de miembro de la Unión Europea, lo que lo capacita para registrar buques de cabotaje de la Unión.

Nos enteramos de que, al presente, Anguila tiene registrados 161 buques comerciales y 155 de placer, y que Santa Elena posee dos pesqueros.

En su momento, en ocasión de la inauguración de la conferencia en el peñón, el ministro Joe Holliday expresó preocupación por el no reconocimiento, en los puertos españoles, del pabellón rojo de Gibraltar, a la vez que se felicitaba por participar de la reunión. De los cambios en el Grupo, continuó diciendo que hacía diez años Gibraltar tenía 39 buques y dos empleados y que en ese momento tenía 280 buques y doce empleados.¹⁴

El sistema de las Malvinas

Como ya dije, el 15 de septiembre de 2003 un arreglo registral de cuatro partes similar al operado en el Reino Unido comenzó cuando las Malvinas adoptaron las partes I y II de la Ley de Transporte Marítimo de 1995 (con modificaciones) del Reino Unido. Normalmente, está restringido a naves mercantes que no excedan un tonelaje de 150 toneladas de registro, a pesqueros y a buques menores cuyos armadores o fletadores tengan una conexión con las Malvinas y, excepto en el caso de estos últimos, todas las solicitudes requieren la aprobación del gobernador. ¿Será para que no se registren yates argentinos?

La dirección del registro es: The Registrar of Ships, Customs and Immigration Department, Byron House, 3 “H” Jones Road, Stanley, Falkland Islands. Tel: (500) 27340 Facsimile: (500) 27342. Email: admin@customs.gov.fk.

La operatoria pesquera, en general, es así: los buques son propiedad de empresas mixtas constituidas por capital extranjero con socios en las islas que explotan los derechos que el gobierno del archipiélago adjudica ilegalmente. Luego de la captura en el caladero argentino, los buques van a Montevideo, lugar donde descargan.¹⁵ De allí, la captura va hasta Vigo en contenedores para ser procesada por los socios españoles y comercializada en el mercado europeo. Otra parte se exporta directamente desde Uruguay al mercado asiático, donde Vietnam y China son los principales compradores.

La bandera que enarbolan los buques registrados en Malvinas es un pabellón rojo con la *Union Jack* en el ángulo superior izquierdo y modificado con el escudo de las islas; está vigente desde el 25 de enero de 1999 en virtud de la Orden de Transporte Mercante (bandera de las Islas Malvinas) de 1998.¹⁶

La actual¹⁷ bandera de las islas es el pabellón azul con el escudo cuyo lema es *Desire the right*, y la bandera del gobernador es la *Union Jack* con el escudo de las islas en el centro rodeado de laureles.

Hallazgos

Por la atribución del Artículo 91 de la CONVEMAR y por el principio de que ningún buque puede navegar sin bandera, el vínculo entre un buque y la bandera que lleva es una nota típica de la soberanía estatal.

La práctica del registro de buques es un procedimiento típico de los Estados y, por la situación en alta mar, una de las manifestaciones de soberanía. Por ejemplo, un buque abanderado en Malvinas que llevara una carga de billetes de libras malvinenses falsas estaría bajo la jurisdicción malvinense y, por paradójico que parezca, si fuera capturado por autoridades argentinas aún en la zona contigua al mar territorial argentino, debería ser entregado a las autoridades de las islas para su juzgamiento. Recíprocamente, si fuese encontrado por un buque del gobierno de las islas, que tiene poder para detener un buque en el mar para inspeccionarlo de acuerdo con el derecho de visita, con un cargamento de billetes argentinos falsos, podría permitírsele seguir viaje como si nada, si así lo decidieren las ilegítimas autoridades malvinenses. Y no estarían contraviniendo el Derecho Internacional.

Encontramos, en el curso de esta pequeña investigación, que Santa Elena tiene registrados dos buques pesqueros, lo que constituye toda una novedad; pero puede ser un futuro puerto de registro para los buques que quieran operar en aguas malvinenses y no tener problemas en el continente al que pertenecen las islas.

Conclusiones

Dado que el registro malvinense es producto de un acto normativo ilegal, sus efectos también lo son; en este caso, el abanderamiento. Ello es una consecuencia de la situación legal en la que se encuentran las islas, reconocida por los Estados reunidos en las Naciones Unidas, y que consiste en que están bajo una disputa internacional.

Otra conclusión que se desprende de lo hallado sería que los buques malvinenses tranquilamente pueden registrarse en otro registro, es decir, pueden cambiar de bandera, inclusive en uno británico y muy cercano, con lo cual estarían eludiendo la prohibición decretada por los países de Sudamérica. Aunque parezca que, de esa manera, el llamado “bloqueo” sería ineficaz, no es eso lo que se perseguía con las medidas tomadas, ya que el objetivo era, y sigue siendo, no consentir con la posibilidad de que las islas se constituyan en sede de un registro de buques, con las connotaciones que esto tiene en Derecho Internacional.

Un abanderamiento ilegal no debe ser reconocido, so pena de prestar conformidad con él. Obviamente, esto no quiere decir que deberíamos implicar a otros países en la falta de reconocimiento de todas las normas (por ilegales que sean). Por ejemplo, la ordenanza que da nombre a una calle de Stanley; sin embargo, dado lo mencionado en primer lugar en el apartado anterior sobre que el vínculo entre un buque y la bandera que enarbola es una nota típica de la soberanía estatal, el caso del abanderamiento reviste una entidad mayor que hace necesario tomar algunas previsiones superiores, ya que, además, afecta la disputa que mantenemos con el Reino Unido y sus posibilidades de evolución. ■

13 En el correspondiente sitio web.

14 En: http://www.panorama.gi/localnews/headlines.php?action-view_article&article-4444

15 Hace poco, el puerto de Montevideo anunció la construcción de una terminal de pesca con mil metros de muelle y capacidad de refrigeración en tierra.

16 Merchant Shipping (Falkland Islands Colours) Order, 1998.

17 E ilegal por ahora.

18 Cuando no se especifica otra cosa, se entiende que son pesqueros. Actualizada en el año 2012, no ha cambiado mucho.

19 Tomados de: *Puerto, Mar del Plata*, Número XX, del 12.1.12. Según la fuente, tienen una producción anual de cien mil toneladas con una facturación de 100.000 (sic) millones de euros. Debe tratarse de un error de cien millones de euros.

20 Hay dos *Argos Marine*, el de indicativo de llamada UJTN y el ZDLP2.

21 Si estuvieran registrados en otro registro del Reino Unido, serían buques públicos con bandera legal que ejercerían actos ilegales.

Dado que el registro malvinense es producto de un acto normativo ilegal, sus efectos también lo son; en este caso, el abanderamiento.

BIBLIOGRAFÍA

Revista *Puerto, Mar del Plata*, Número XX.

NORMATIVA

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), Montego Bay, 1982.
- United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, en: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/registration1986.html>, bajado el 27.3.12
- Ley de Navegación (N.º 20.094)
- Merchant Shipping (Falkland Islands Colours) Order, 1998.

SITIOS WEB

<http://www.vesselfinder.com>
<http://www.marinetraffic.com>
<http://www.redensigngroup.org>