

**Zeitschrift:** Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero  
**Herausgeber:** Organización de los Suizos en el extranjero  
**Band:** 7 (1980)  
**Heft:** 4

**Rubrik:** Comunicaciones oficiales

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## El DFAE en sus nuevos uniformes deportivos



“Alta diplomacia sobre el césped” así califica el cotidiano bernés “Der Bund” el encuentro amistoso de foot-ball que se desarrolló este verano, entre los miembros del cuerpo diplomático acreditado en Berna y los jugadores amateurs del Departamento de Asuntos Extranjeros.

Los numerosos espectadores presente tuvieron el placer de seguir las alternativas de un partido muy animado, que terminó con la victoria por 3 a 1 de los representantes del Cuerpo Diplomático. En la reunión que siguió al encuentro, nuestros compatriotas se consolaron con sus nuevos uniformes de foot-ball, donados por el Fondo de Solidaridad de los Suizos del extranjero, en reconocimiento de la excelente colaboración prestada a esta Sociedad cooperativa por los miembros del Departamento.

La fotografía muestra a los integrantes del equipo del DFAE en el estadio de Neufeld.

De izquierda a derecha (de pie): Zbinden, Elsener, Bühler, Inäbnit, Rapold, Bovay, Lustenberger, Soltermann, Gerhard, Invernizzi (Gerente del Fondo de Solidaridad); (de rodillas): Martín, Borel, Casoni, De Carli, Flühmann, Vögeli, Kuhni, Jaun.

## Hijos de madre suiza y de padre extranjero: nueva posibilidad de naturalización

Una vez más pueden hacerse reconocer como ciudadanos suizos los hijos de madre suiza y de padre extranjero. El Consejo Federal ha puesto en vigor con fecha 1º de mayo de 1980 las disposiciones legales respectivas.

Desde la vigencia del nuevo derecho de filiación el 1º de enero de 1978 los hijos de un padre extranjero y de una

madre suiza, podían, bajo **determinadas condiciones** solicitar dentro del plazo de un año que se les reconociera como ciudadanos suizos. Solamente al vencimiento del citado plazo, el Tribunal Federal ha resuelto ciertas cuestiones de interpretación de un modo tal, que es posible ampliar considerablemente el número de los hijos que

pueden beneficiarse con la nueva reglamentación. A propuesta del Consejo Federal, el Parlamento ha resuelto acordar un nuevo plazo de un año para la presentación de solicitudes. El Consejo Federal ha fijado este nuevo plazo desde el **1º de mayo de 1980 al 30 de abril de 1981**. Con esto, todos los interesados (también aquellos cuya solicitud ya hubiese sido denegada) tienen una nueva oportunidad para solicitar a la autoridad competente del cantón de origen de la madre, el reconocimiento como ciudadano suizo.

Las condiciones que deben ser cumplidas son:

- que el hijo no haya cumplido la edad de 22 años el 1º de enero de 1978.
- que **sus padres hayan estado domiciliados en Suiza en el momento del nacimiento**.
- que la madre sea suiza de origen. Como tal, no solamente son consideradas las suizas nativas, sino también la mujer que, como niña, fue incluida en la naturalización de sus padres o que se benefició con una naturalización facilitada.

Las representaciones suizas o el Departamento de Justicia y Policía pueden proporcionarles mayores informaciones.

*Departamento Federal  
de Justicia y Policía  
Servicio de información  
y de Prensa.*

## La pérdida de la Nacionalidad Suiza al nacer en el extranjero

La nacionalidad, por su misma naturaleza, es el lazo externo e interno que une a una persona con la patria. Si falta el vínculo interno, la nacionalidad no es más que una ficción y entonces la legislación debe obrar como correctivo.

Esto es también necesario para la aplicación del principio de filiación. Por este motivo la legislación federal ha renunciado al anterior principio de la “imprescriptibilidad” de la nacionalidad suiza, cuando se promulgó la ley sobre la nacionalidad en 1952, introduciendo en el artículo 10 una disposición que puede interrumpir la transmisión de la



nacionalidad suiza por filiación, en el caso de nacimiento en el extranjero.

Según esta disposición el hijo nacido en el extranjero de un suizo o una suiza asimismo nacido en el extranjero, que posee además otra ciudadanía, pierde la nacionalidad suiza al cumplir la edad de 22 años, si no ha sido anunciado hasta entonces a una autoridad suiza en el extranjero o del país, o que haya declarado por escrito su voluntad de conservar la nacionalidad suiza. Se considera co-

mo anuncio al efecto, toda comunicación de los padres, parientes o conocidos, con miras a la inscripción del hijo en los registros de la comuna de origen, de su matriculación o el otorgamiento de documentos de identidad. Puede evitarse por lo tanto fácilmente el peligro de perder la nacionalidad suiza. Si una persona que, a pesar de sus genuinos lazos con nuestro país, ha omitido, por razones excusables, hacer la pertinente comunicación, puede todavía efectuar una solicitud de reintegra-

ción, dentro de un plazo de diez años a contar de la extinción de su nacionalidad suiza.

Según una disposición transitoria, las personas que en 1953 ya tenían 22 años y habían cumplido con las condiciones del artículo 10, perdían la nacionalidad suiza a fines de dicho año, a menos que hasta entonces no se hubieran anunciado. Para tal categoría de ex-ciudadanos suizos, no existe actualmente ninguna posibilidad de una re-nacionalización.

*Oficina Federal de la Policía*

## Navegación marítima bajo pabellón suizo

Puede parecer extraño que Suiza, país sin litoral, mantenga una flota de alta mar. La misma comprende actualmente 32 naves con 311.000 toneladas BRT (capacidad bruta) o 470.000 toneladas DWT (peso muerto) estando formada por barcos de carga a granel, de barcos de carga general y de diferentes barcos de cabotaje, que según su tipo y género de explotación, surcan todos los mares del mundo, sobre todo en la navegación sin ruta regular (viajes tramp), pero algunos también en el tráfico de línea. Por impresionantes que puedan parecer estas cifras debemos agregar, empero, que si bien la flota suiza es la más grande de los países sin litoral, ella constituye menos del 1 por mil de la flota mercante mundial. Contrariamente a los primeros vapores que portaban nuestros colores durante la guerra y que, debido a las circunstancias de entonces, acusaban una edad respetable, disponemos hoy, visto en conjunto, de una flota bien moderna. La edad media actual de nuestras naves está, en efecto, en los 9 años. En tiempos normales las naves que navegan bajo el pabellón suizo son empleadas en el tráfico marítimo mundial según criterios predominantemente comerciales, de modo que, por lo general, resulta más bien casual encontrar en tales barcos productos suizos.

Totalmente distinta fue la situación durante la guerra, cuando las bodegas disponibles se hacían cada vez más escasas, los transportadores tradicionales no venían al caso por razones políticas y las vías de acceso habituales se encontraban obstaculizadas. Por disposición federal del 9 de abril de 1941 fueron creadas, por tal motivo las bases legales para una navegación marítima suiza y a partir de esa fecha las naves, portando el pabellón suizo, surcaron los mares. Mientras que durante la guerra la Confederación apareció, en parte, como propietaria de las naves, la flota entera se encuentra hoy en manos pri-

vadas. Pero no por ello se modificó la razón fundamental de la existencia de nuestra flota, a saber, la de asegurar el aprovisionamiento del país en tiempos de crisis y de guerra.

Las disposiciones legales están formuladas de tal suerte que la neutralidad de nuestras naves se garantiza bajo cualquier circunstancia.

La admisión de barcos en el Registro Suizo de Naves se realiza, por tal motivo en forma muy restrictiva. La ley y la ordenanza exigen del armador o propietario, que sean ciudadanos suizos, con domicilio y centro de actividad en Suiza. Similares disposiciones rigen para la administración y las instancias de control. Las naves tienen que estar aprobadas (clasificadas) por una Sociedad clasificadora internacional, reconocida por Suiza, y encontrarse en la clase más elevada. El pabellón suizo en el mar, no es por lo tanto un así llamado pabellón de complacencia o pabellón libre.

¿Cómo está reglamentada la navegación marítima y quién la supervisa?

La disposición federal anteriormente citada, fue reemplazada por la ley federal sobre la navegación marítima de 1953 y la ordenanza de ejecución de 1956. Además son obligatorios los acuerdos internacionales correspondientes, a los cuales ha adherido Suiza. Ellos se refieren principalmente a la seguridad de la navegación, la construcción de naves, el cargamento, forma de navegar, etc. así como a la protección ambiental. La navegación marítima suiza está sometida a la vigilancia superior del Consejo Federal. La supervisión inmediata corresponde al Departamento Federal de Asuntos Extranjeros, que la ejerce por medio de la Oficina Suiza de la Navegación Marítima, que a su vez utiliza los servicios de las representaciones diplomáticas y consulares, para ciertas funciones, sobre todo en lo que concierne al control y la protección de la tripulación. Las

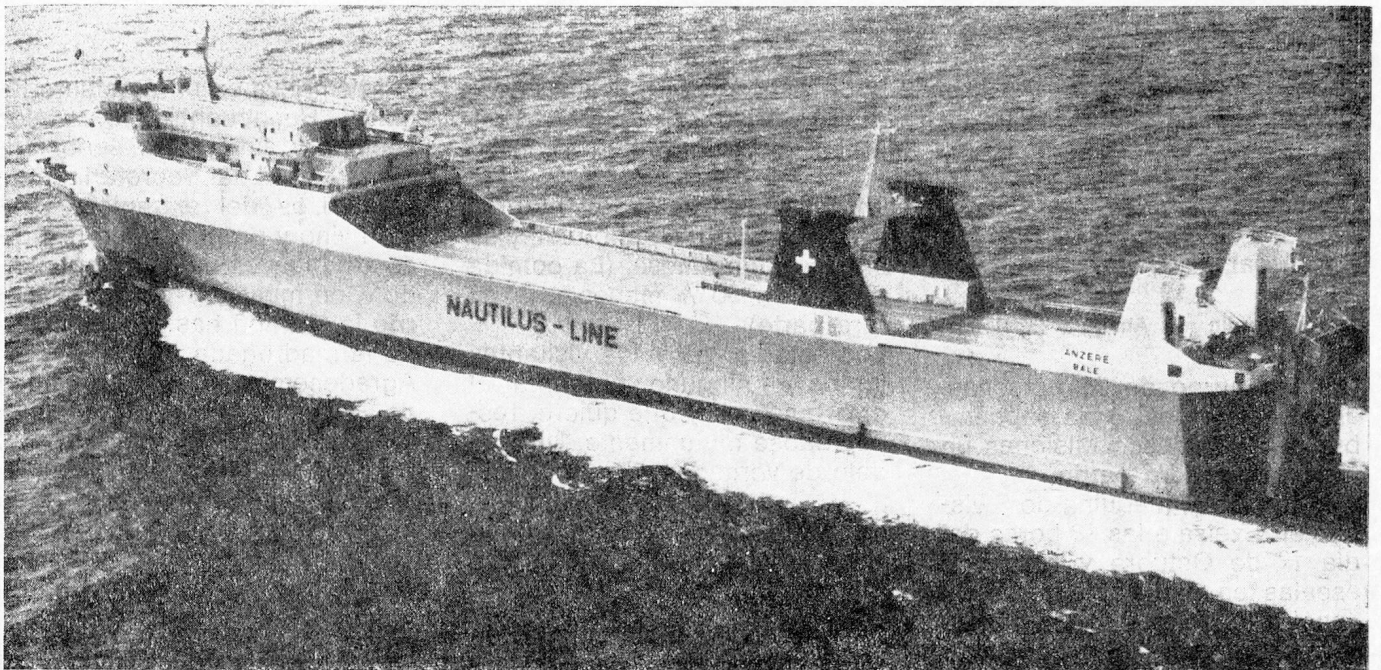
múltiples tareas de la Oficina de la Navegación Marítima incluyen el examen de las solicitudes para llevar el pabellón en barcos y yates; el control permanente del cumplimiento de las disposiciones legales por los propietarios, los armadores y la tripulación; el registro y protección de los tripulantes; el fomento de su formación; entrega de certificados (patentes y libretas de marineros); la elaboración de prescripciones legales; la intervención en asuntos de política de cargamentos; el envío de delegados a conferencias internacionales de carácter marítimo y técnico; la constatación de delitos; la documentación en materia de navegación marítima, etc.

El derecho federal está exclusivamente en vigor a bordo de las naves suizas en alta mar. En las aguas territoriales, empero, sólo en la medida en que el Estado ribereño no declara aplicable imperativamente su ley. La ley prevé entretanto, que todos los actos delictuosos a bordo de naves suizas sean sometidos al derecho suizo. En materia de prosecución penal es competente la fiscalía del Cantón de Basilea-Ciudad, la que, en base a las notificaciones de la Oficina de la Navegación Marítima debe juzgar ante todo las infracciones a los acuerdos internacionales, tales como por ejemplo, al reglamento para la prevención de abordajes en mar o de los accidentes.

¿Cómo llega uno a ser Capitán, Jefe de Máquinas, Radiotelegrafista, Cocinero a bordo, etc.?

Quien desee llegar a ser oficial náutico, debe disponer de una buena formación escolar y conocer idiomas, sobre todo el inglés. Las escuelas náuticas alemanas exigen hoy día una formación equivalente al bachillerato, mientras que el sistema inglés se basa más en la práctica y está abierto también a los egresados de la escuela primaria en combinación con cuatro años de servicio a bordo y cursos por co-





responsabilidad. Con el debido cumplimiento de los períodos de navegación, indispensables para todos los grados de oficial, el rango de Capitán puede alcanzarse, en los dos sistemas, en unos 8 años. Como candidatos para la carrera de Oficial Maquinista con posibilidad de ascenso hasta el grado de Jefe de Máquinas (Ingeniero Jefe) entran en consideración los artesanos con un aprendizaje terminado en metalurgia (mecánicos, cerrajeros, etc.). También en este caso la formación se efectúa en el extranjero, siendo preferibles las escuelas inglesas por razones prácticas. Solamente los Radiotelegrafistas cuentan con posibilidades de preparación en nuestro país, a saber, en las escuelas nocturnas en Berna y Lausana. La duración de los cursos es de 2 años en las dos escuelas. Hay otras profesiones representadas a bordo: el cocinero, que debe comprobar que ha completado un aprendizaje en tierra; el panadero, el electricista, el carpintero, el steward, el motorman, y desde luego el marinero. Sobre las diferentes carreras y los requisitos que cada una exige proporciona informes la Oficina de la Navegación Marítima.

La flota suiza ocupa unos 750 hombres, de los cuales un 45 % son compatriotas, trabajando sobre todo en el sector de máquinas. Un puesto bien considerado y lleno de responsabilidad es el de Jefe Ingeniero (primer Oficial de Máquinas) al cual por otra parte están abiertas interesantes posibilidades profesionales en tierra. Un oficial de puente calificado, en posesión de un certificado de Capitán, tiene buenas perspectivas de obtener un puesto de comando propio.

Sería injusto no mencionar también los problemas. La crisis mundial de la navegación marítima de fines de la década del 70, ha sido felizmente superada antes de lo que se esperaba, y el nivel de empleo en la navegación mercante

a granel es, por el momento, generalmente bueno. Las dificultades que aquejan el tráfico de línea o la navegación anteriormente libre, se deben a las medidas, más y más incisivas, de determinados Estados, concernientes a la repartición y la reserva de fletes. Por otra parte, en ciertas regiones las flotas de algunos países de comercio estatal, efectúan una competencia, aplicando tarifas que no cubren los necesarios gastos de transporte.

Nuestros armadores sólo pueden mantenerse gracias a su calidad y flexibilidad tradicionales.

Hemos expuesto así lo esencial acerca de la navegación marítima bajo pabellón suizo.

Al margen, queremos recordar que los

motores Sulzer para barcos, continúan siendo los más difundidos, más que cualquier otra máquina a propulsión, y que en numerosos puertos se pueden encontrar instalaciones de silos procedentes de Suiza. Muchas empresas de expedición suizas mantienen sucursales propias en puertos marítimos, y más de un experto suizo en tráfico actúa en el extranjero, en el negocio de las cargas marítimas.

Se puede apreciar entonces que las relaciones de Suiza, país sin litoral, con el mar, son más intensivas de lo que podría parecer a primera vista.

R. Stettlè:  
Director de la Oficina Suiza  
de la Navegación Marítima

**Pro Juventute comunica:**

## **Nuevamente vacaciones en Suiza para los niños suizos del extranjero**

Por encargo de la Fundación para los niños suizos del extranjero y la Pro Juventute, el Servicio de Vacaciones para los niños suizos del extranjero organiza nuevamente durante el verano suizo de 1981 una acción de vacaciones para ellos.

**Pueden participar:** niños de nacionalidad suiza y niños de otras nacionalidades cuya madre sea suiza nativa.

**Edad de los participantes:** de 7 a 15 años.

**Ubicación:** en casas de familias suizas  
en nuestras colonias de vacaciones (desde los 10 años)  
en hogares infantiles (niños de 7 a 10 años)

**Formularios de inscripción y otros informes:** pueden solicitarse en las representaciones suizas en el extranjero, donde también deben entregarse las solicitudes de inscripción.

**Cierre de la inscripción:** a fines de marzo de 1981.

**Costo:** ningún niño debe tener que renunciar a un período de vacaciones en Suiza por razones financieras. Según la situación económica de los padres, nuestro Servicio puede asumir parcial o totalmente los gastos.

