



Universidad Austral de Chile

Facultad de Ciencias de la Ingeniería
Escuela de Ingeniería Naval

EVOLUCIÓN DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

Tesis para optar al Título de:
Ingeniería Naval
Mención: Transporte Marítimo

Profesor Patrocinante:
Sra. Astrid Tatiana Santander Arroyo.
Ingeniero Naval.
Licenciado en Ingeniería Naval.
M. Sc. en Ingeniería Naval.

MARIANELA DE LOURDES CISTERNAS LILLO
VALDIVIA - CHILE
2009

Esta tesis ha sido sometida para su aprobación a la Comisión de Tesis, como requisito para obtener el grado de Licenciado en Ciencias de la Ingeniería.

La tesis aprobada, junto con la nota de examen correspondiente, le permite al alumno obtener el título de Ingeniero Naval, con mención en Transporte Marítimo.

EXAMEN DE TÍTULO

Nota de Presentación	(Ponderado) (1)	:
Nota de Examen	(Ponderado) (2)	:
Nota Final	(1 + 2)	:

COMISIÓN EXAMINADORA

..... DECANO	 FIRMA
..... EXAMINADOR	 FIRMA
..... EXAMINADOR	 FIRMA
..... EXAMINADOR	 FIRMA
..... SECRETARIO ACADÉMICO	 FIRMA

Valdivia,.....

$\text{Nota de Presentación} = \text{NC/NA} * 0,6 + \text{Nota de Tesis} * 0,2$

$\text{Nota Final} = \text{Nota de Presentación} + \text{Nota de Examen} * 0,2$

NC = Sumatoria Notas de Currículum, sin Tesis

NA = Número de Asignaturas Cursadas y Aprobadas

Gracias

A Dios por
entregarme las herramientas para
cumplir mis sueños, y por poner en
mi camino a:

Mi linda y querida familia por el
apoyo y el cariño durante mis años
de estudio en Valdivia, porque pese a
la distancia, ¡se siente!.

Mis buenos amigos.

INDICE

RESUMEN

INTRODUCCIÓN

Página

CAPÍTULO I. REGISTRO DE NAVES

1. 1. Tipos de Registro de Naves _____	1
1. 2. Regulaciones de los Registros de Naves según el Derecho Internacional Marítimo _____	2
1. 2. 1. Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 _____	2
1. 2. 2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 _____	3
1. 2. 3. Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Registro de Buques de 1986 _____	5
1. 3. Instrumentos de Control del Transporte Marítimo en el Marco Internacional	
1. 3. 1. Organización Marítima Internacional _____	6
1. 3. 1. 1. Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento ____	7
1. 3. 2. Control por el Estado de Abanderamiento _____	9
1. 3. 3. Estado Rector del Puerto _____	10
1. 3. 4. Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto o Memorandums de Entendimiento _____	10
1. 3. 4. 1. Legislación a Aplicar en las Inspecciones de Control por el Estado de Puerto _____	16
1. 3. 5. Organización Internacional del Trabajo _____	17
1. 3. 6. Federación Internacional de Trabajadores del Transporte _____	20

CAPÍTULO II. LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

2. 1. Definición de Banderas de Conveniencia _____	21
2. 2. Cambio de Pabellón de los Buques a Través de la Historia y Evolución a las Banderas de Conveniencia _____	22
2. 3. Inicios de la Bandera de Conveniencia _____	23
2. 4. Ventajas y Desventajas de las Banderas de Conveniencia _____	25
2. 5. Países que Ofrecen Registros de Conveniencia según Estadística 2008 de ITF _____	27

2. 6. Situación de los Marineros Mercantes A Bordo de Buques de Bandera de Conveniencia _____	28
2. 6. 1. Número y Nacionalidad de los Marineros Mercantes en el Mundo _____	29

CAPÍTULO III. DESARROLLO DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL, EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE CARGA Y LA IMPLICANCIA DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA EN ESTE PROCESO.

3. 1. Comercio Marítimo Mundial _____	30
3. 1. 1. Volumen del Comercio Marítimo en la Economía Mundial _____	31
3. 1. 2. El Costo del Transporte de Mercaderías por Mar _____	33
3. 1. 2. 1. Estimación del Costo Total de Fletes en el Comercio Mundial _____	34
3. 1. 2. 2. Tendencias Regionales _____	37
3. 1. 3. La Flota Mercante Mundial _____	38
3. 1. 4. Las Principales Flotas Mundiales según el País de Nacionalidad del Armador _____	41
3. 1. 5. La Evolución de las Banderas de Conveniencia en el Comercio Marítimo Mundial _____	43
3. 2. Seguridad en la Flota Mercante _____	48
III. 2. 1. Reducción de Pérdidas de Buques _____	48
III. 2. 2. Reducción de Pérdidas de Vidas Humanas en el Mar _____	50
III. 2. 3. Reducción de Derrames de Petróleo _____	51
III. 2. 4. Reducción de Emisiones de CO ₂ _____	55
3. 3. Seguridad en los Registros de Bandera de Conveniencia _____	57
3. 3. 1. Detenciones de Control de Estado del Puerto por Bandera _____	57
3. 3. 2. Accidentes por Bandera de Registro _____	60
3. 3. 3. Derrames de Hidrocarburos por Bandera de Registro _____	62
3. 3. 3. 1. Principales Derrames a Nivel Mundial _____	63

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DEL REGISTRO DE NAVES CHILENO Y EL REGISTRO DE NAVES PANAMEÑO.

4. 1. El Registro de Naves Chileno _____	65
4. 1. 1. Procedimiento para el Registro de Buques _____	66
4. 1. 1. 1. Datos y Documentación Necesaria para el Registro de Naves _____	67

4. 2. El Registro de Naves Panameño	69
4. 2. 1. Procedimiento para el Registro de Buques	70
4. 2. 1. 1. Datos y Documentación Necesaria para el Registro Provisional de Naves	70
4. 2. 1. 2. Documentos Requeridos para Tramitar el Registro Permanente de un Buque	71
IV. 3. Análisis Comparativo del Registro de Naves Chileno y el Registro de Naves Panameño	72
CONCLUSIONES	73
BIBLIOGRAFÍA	76

GLOSARIO DE TÉRMINOS Y ABREVIACIONES

Blue Card	Certificado que expide la ITF a los buques cuyas tripulaciones alcanzan la escala de salarios mínimos elaborada por la Federación.
Flagging Out	Migración de las flotas de un Registro cerrado hacia Registros de Banderas de Conveniencia atraídas por los beneficios económicos y la baja fiscalización de estos registros.
Toneladas-milla	Tonelaje transportado multiplicado por la distancia recorrida. Unidad de medida en que suele estimarse el volumen del comercio marítimo.
US Merchant Sales Act 1946	Ley dictada por el Congreso norteamericano después de la Segunda Guerra Mundial que autorizó la venta de determinados buques a los armadores de los países aliados.

ABREVIACIONES

BdC- FoC	Bandera de Conveniencia – Flag of Convenience.
BIMCO	Baltic and International Maritime Council (Consejo Marítimo Internacional y del Báltico).
CIF	Cost, Insurance and Freight (Costo, seguro y flete). Indica que el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto por el vendedor.
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
COTP	Coast Guard Captain of the Port (Capitanía de Puerto de la Guardia Costera), la zona costera de Estados Unidos se divide en 45.
CPM	Comisión Paritaria Marítima.

DGTM y MM-DIRECTEMAR	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Chile).
DIS	Danish International Ship Register (Segundo Registro Danés).
FIS	French International Ship Register (Segundo Registro Francés).
FSI	Sub-Committee on Flag State Implementation (Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento).
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System (Sistema Global de Socorro y Seguridad Marítimo).
GIS	German International Ship Register (Segundo Registro Alemán).
ICS	International Chamber of Shipping (Cámara Internacional de Navegación).
ILO – OIT	Internacional Labour Organization (Organización Internacional del Trabajo).
IMF	International Monetary Fund (Fondo Monetario Internacional).
ISF	International Shipping Federation (Federación Internacional de Navieros).
ISL	Institute of Shipping Economics and Logistics (Instituto de Economía y Logística Naviera).
ITF	International Transport Workers Federation (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.)
ITOPF	The International Tanker Owners Pollution Federation (Federación Internacional de Armadores de Buques Tanque contra la Contaminación).
LMIU	Lloyd's Marine Intelligence Unit.

MoU	Memorandum of Understanding (Memorándum de Entendimiento o Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto).
MSC	Maritime Safety Committee (Comité de Seguridad Marítima).
NIS	Norwegian International Ship Register (Segundo Registro Noruego).
NRC	Nacional Research Council (Consejo Nacional de Investigación de Estados Unidos).
NTM	Swedish Network for Transport and the Enviroment (Red Sueca para el Trasporte y el Medioambiente).
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development (Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo).
OMI	Organización Marítima Internacional.
ONU	Organización de Naciones Unidas.
OPA - 90	Oil Pollution Act. Ley contra la contaminación de hidrocarburos que introdujo Estados Unidos en 1990 y que obliga a todos los buques tanque que hacen escala en sus puertos a tener doble casco.
PSC	Port State Control (Control por el Estado del Puerto).
RCCs	Centros de Coordinación de Rescate.
SECNAVES	Dirección General de Asuntos Consulares y Marítimos (Panamá).
SITREPs	Reportes de Situación.
TPM	Toneladas de Peso Muerto.
TRG	Toneladas de Registro Grueso.
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo).

CONVENIOS OMI

ANTI FOULING 2001	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems, 2001 (Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques).
BUNKERS 2001	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil para los Daños por Contaminación producidos por el Petróleo Bunker de los Buques).
BALLASTWATER 2004	International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments, 2004 (Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques).
CLC 69	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos).
COLREG 72	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes).
CSC 72	International Convention for Safe Containers, 1972 (Convenio de Seguridad de Contenedores).
FACILITATION 65	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional).
FUND 71	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos).

HNS 96	International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Peligrosas).
OPRC/HNS 2000	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (Protocolo de Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas).
INMARSAT 76	Convention on the International Maritime Satellite Organisation (INMARSAT), 1976 (Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite).
INTERVENTION 69	International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (Convenio Internacional sobre la intervención en alta mar en accidentes que causen contaminación por hidrocarburos).
LC 72	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias).
LLMC 76	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (Convenio sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo).
LL 66	International Convention on Load Lines, 1966 (Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966).

MARPOL 73/78	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973,1978 (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Marítima).
NUCLEAR 71	Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971. (Convenio para regular la Responsabilidad Civil derivada de Daños resultantes del Transporte Marítimo de Sustancias Nucleares).
OPRC 90	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos).
PAL 74	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (Convenio de Atenas sobre el Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar).
SALVAGE 89	International Convention on Salvage, 1989 (Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo).
SAR 79	International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo).
SFV 77	International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de Buques Pesqueros).
SOLAS 74	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar).
STCW 78	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (Convenio Internacional de Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar).

STCW-F 95	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros).
STP Agreement 71	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (Acuerdo sobre Espacios Habitables en Buques de Pasaje que prestan Servicios Especiales).
SUA 88	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988 (Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima).
TONNAGE 69	International Convention on Tonnage measurements of Ships, 1969 (Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969).

RESUMEN

Las banderas de conveniencia constituyen un aspecto importante en el comercio marítimo mundial, éstas han experimentado una evolución en el tiempo en cuanto a los niveles de seguridad a bordo de los buques que las enarbolan. Es innegable su influencia en el costo del transporte, es por ello que el propósito de este estudio es realizar un análisis de la situación actual de las banderas de conveniencia basándose en antecedentes y estadísticas que muestran la evolución de este sistema de registro en cuanto a los niveles de seguridad, accidentes, cantidad de derrames y detenciones en las inspecciones de control por el estado de puerto.

El estudio presenta los antecedentes de la historia de las banderas de conveniencia, sus características, ventajas y desventajas, y las condiciones de las tripulaciones que trabajan a bordo de estas naves.

El incremento de tonelaje que ha experimentado este tipo de registros ha sido constante, constituyendo el 66% de la flota mundial el año 2007. Los países que ofrecen este tipo de registro son actualmente 32, siendo Panamá el registro con mayor tonelaje a nivel mundial.

Las estadísticas muestran que el transporte marítimo se ha triplicado en las últimas cuatro décadas, mientras que la seguridad marítima ha mejorado considerablemente, los accidentes han disminuido a más de la mitad desde principios de los 90, y los derrames de petróleo se han reducido en un 90% en los últimos 15 años.

Se aprecia que las mejoras en la seguridad también alcanzan a los buques que enarbolan pabellón de conveniencia. Para determinarlo se efectuó una evaluación del comportamiento de estos registros en las detenciones de control de estado de puerto, la cantidad de accidentes, y los derrames de hidrocarburos.

Se ha estimado de interés presentar un paralelo entre el registro de naves chileno y el panameño, donde se pueden apreciar los requisitos, facilidades y procedimientos que se deben seguir para obtener la matrícula en las respectivas banderas.

SUMMARY

The flags of convenience constitute an important aspect in the world seaborne trade; they have undergone an evolution along the time concerning the levels of safety on board the ships that hoist them. Its influence on the cost of transportation is undeniable; therefore the purpose of this study is to carry out an analysis of the present situation of the flags of convenience based on the precedents and statistics that show the evolution of this system register as far as the safety levels, accidents, spilling situations and detentions in port state control.

The study presents the antecedents of the history of the flags of convenience, their characteristics, advantages, disadvantages, and the conditions of the crews that work on board these ships.

The increase of tonnage that these registries have undergone has been constant, constituting 66% of the world fleet on 2007. The countries that offer this type of registry at the moment are 32, Panama being the greater tonnage register world wide.

Statistics show that the maritime transportation has been tripled in the last four decades, whereas maritime safety has considerably improved, accidents have diminish more than 50% since the beginning of the 90's, and the petroleum spilling has reduced on 90% within the last 15 years.

It is seen that the safety improvements also reach the ships that hoist flags of convenience. To determine this, it took place an evaluation of the performance of these registries in the detentions of port state control, the amount of accidents, and the oil spilling.

It has been considered of interest to present a parallel between the Chilean and the Panamanian register of ships, where is possible to appreciate the requirements, facilities and procedures that need to be followed to obtain the registration in the respective flags.

INTRODUCCIÓN

El fenómeno de cambio de bandera se ha dado en repetidas ocasiones a través de la historia buscando con ello obtener algún tipo de beneficio. Ya en el siglo XVI comerciantes ingleses izaron la bandera española evitando las restricciones que impedían a los buques no españoles a comerciar con las Indias Orientales.

Los registros abiertos comienzan a operar a principios de los años 20, cuando Estados Unidos cambia la inscripción de dos transatlánticos a bandera panameña para evitar la ley seca, que impedía vender y consumir alcohol, a bordo de sus naves. En la década de los 40 con la Segunda Guerra Mundial se incrementa esta práctica y los armadores comienzan a registrar sus buques bajo bandera de conveniencia buscando reducir el costo de operación de sus naves. A fines de los 40 surge Liberia como alternativa de Panamá. Más adelante se establecieron como registros abiertos Honduras y Costa Rica. Actualmente son 32 países los que ofrecen el servicio de banderas de conveniencia, llegando a registrar en conjunto más del 66% del tonelaje mundial en el año 2007.

Las banderas de conveniencia se constituyen al no existir un vínculo genuino entre la nacionalidad del armador del buque y la bandera que ese buque enarbola. Deben su nombre a que el objeto de registrar un buque bajo estas banderas persigue la obtención de algún beneficio económico o evitar la normativa marítima, puesto que los países que ofrecen este servicio por lo general no exigen el pago de impuestos y no imponen restricciones en cuanto a la nacionalidad de la tripulación, además no cuentan con mecanismos de control para hacer cumplir las normas marítimas internacionales o bien no las ratifican.

Siendo la nacionalidad un requisito indispensable para que un buque pueda cumplir su función comercial, todo buque debe ser inscrito en un registro. Este debe garantizar que los buques bajo su pabellón tienen un desempeño aceptable y se encuentran aptos para transitar por los puertos del mundo. A medida que las inspecciones se han vuelto más rigurosas estos registros se han visto obligados a hacer cumplir la normativa relacionada con la seguridad de los buques, y continuar ofreciendo atractivos beneficios en materia económica para seguir siendo competitivos.

El esquema de ejecución del estudio presenta en el primer capítulo información sobre los tipos de registros de naves y sus regulaciones internacionales. El segundo trata el

tema de las banderas de conveniencia, su evolución, características y datos de actualidad. El siguiente trata sobre el comercio marítimo, la flota mercante, y entrega estadísticas sobre la seguridad a bordo de la flota mundial y los buques bajo bandera de conveniencia mostrando el cambio que han experimentado en este aspecto. El último capítulo establece un paralelo entre el registro de naves chileno y el registro panameño.

La metodología de trabajo aplicada es la siguiente:

- Revisión bibliográfica de distintos autores, reglamento y publicaciones de organizaciones relacionadas con el tema.
- Revisión de información de páginas web, para obtener publicaciones de organismos internacionales y estadísticas sobre la flota mercante.
- Revisión de reportes anuales de acuerdos regionales sobre el estado de control del puerto para obtener cifras de inspecciones y detenciones de buques.
- Revisión de memorias de título que tratan aspectos de los registros abiertos.
- Trabajos expuestos en seminarios relativos al tema.

El objetivo de la tesis es evaluar la situación actual de la seguridad a bordo de buques de bandera de conveniencia para lo cual se analizará su incidencia en:

- las detenciones de control de estado del puerto,
- accidentes,
- derrames de hidrocarburos, y su evolución en eventos de este tipo.

CAPÍTULO I. REGISTRO DE NAVES

La nacionalidad de un buque es una cuestión fundamental para que este pueda cumplir su labor comercial y transitar por los puertos del mundo sin complicaciones jurídicas. Para obtenerla el buque debe ser registrado en un determinado estado que impondrá sus propios requisitos para otorgarla. Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga a la nave, el armador y su dotación a someterse a la legislación nacional, y al estado a prestar protección sobre dicha nave.

1. 1. Tipos de Registro de Naves

Existen dos tipos de registro de naves, el Registro Nacional o Cerrado y los Registros Abiertos, estos últimos clasificados en Registros de Conveniencia y en Segundos Registros.

El Registro Nacional consiste en matricular una nave bajo la bandera del país de origen del armador, esto implica que la nave queda sometida a la legislación de ese país, debe pagar impuestos y derechos que correspondan, además de respetar las exigencias del país en cuanto a la contratación de tripulación, en la mayoría de los casos deben ser de la nacionalidad de la bandera, la que queda protegida por la legislación laboral nacional, y cumplir con los tratados internacionales a los que esté suscrito dicho país.

Los Registros Abiertos, tienen su origen en las Banderas de Conveniencia en los años 20. La implantación de los Segundos Registros ocurrió posteriormente como respuesta de algunos países para evitar la migración de sus flotas o flagging out hacia banderas de conveniencia.

En los Registros de Banderas de Conveniencia, la nave es inscrita en un país que no tiene vinculación con el armador, generalmente se hace para eludir los requisitos en cuanto a la nacionalidad de la tripulación, evadir el pago de impuestos, y evitar la fiscalización de la autoridad marítima de su bandera, dado que los países que ofrecen este servicio no cuentan con mecanismos de control efectivos para regular el cumplimiento de las normas internacionales.

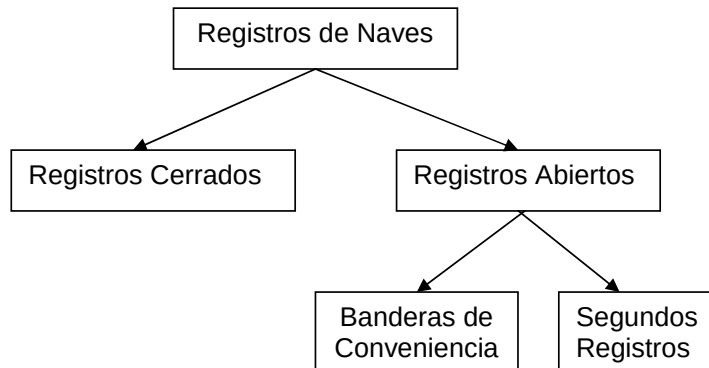
Los Segundos Registros, surgieron con la implantación del NIS - Norwegian International Ships Register en Noruega en 1987, para impedir la evasión de la flota nacional (flagging out), hacia las banderas de conveniencia, y así fortalecer sus flotas mercantes. Estos registros no ponen restricciones en cuanto a la contratación de

tripulación extranjera, los buques quedan bajo la legislación nacional ofreciendo así el prestigio de sus banderas y bajos impuestos.

Actualmente varios de estos Segundos Registros están abiertos a armadores extranjeros.

En la figura N° se muestra la Clasificación de los Registros de Naves.

Figura N° 1: **Clasificación de los Registros de Naves**



1. 2. Regulaciones de los Registros de Naves según el Derecho Internacional Marítimo

1. 2. 1. Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958.

En 1956, las Naciones Unidas convocaron a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra (Suiza). Dicha conferencia concluyó, en 1958, con la elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del mar, a partir de proyectos elaborados por la Comisión de Derecho Internacional de la ONU:

⚓ Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua,

⚓ Convención sobre Alta Mar,

⚓ Convención sobre Plataforma Continental,

⚓ Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar.

En la Convención sobre Alta Mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962, se aprobaron ciertas disposiciones referentes al Derecho Internacional Marítimo.

La Convención establece que para matricular un buque bajo la bandera de un determinado país se debe cumplir con ciertos requisitos que corresponde regularlos a cada estado de abanderamiento, se exige que exista una relación auténtica entre la nacionalidad del armador del buque y el estado cuyo pabellón enarbola, ejerciendo éste último en forma efectiva su jurisdicción y autoridad en los aspectos administrativos, técnicos y sociales.

Establece también que los buques deben navegar bajo la bandera de un solo estado y que estarán sometidos en altamar a su jurisdicción. No se podrá efectuar un cambio de bandera durante un viaje o escala, salvo que exista un cambio de registro efectivo. En caso que una nave navegue bajo las banderas de dos o más estados utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

En esta Convención se estipulan además las obligaciones en las que se manifiesta el control y fiscalización por parte del estado de abanderamiento, éstas abarcan desde el registro de los buques de pabellón nacional y el ejercicio de jurisdicción sobre el capitán, oficiales y tripulación hasta la adopción de medidas para garantizar la seguridad en el mar que afectan a la construcción y equipo del buque, su navegabilidad, la dotación, las condiciones de trabajo, la utilización de señales, comunicaciones y prevención de abordajes. Al adoptar tales medidas, cada estado deberá ajustarse a los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y hacer lo necesario para garantizar su cumplimiento.

Si bien, estas disposiciones lograron entrar en vigencia, su adhesión fue inferior al 40% de los países con intereses marítimos.

1. 2. 2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

En diciembre de 1970, la Asamblea General de Naciones Unidas convoca a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se realizaría en diciembre de 1973 en Caracas, y concluyó 9 años después en Nueva York con la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 30 de abril de 1982.

El 10 de diciembre de 1982 se realizó en Montego Bay (Jamaica), la ceremonia de la firma, tanto del Acta Final de la III Conferencia como de la Convención sobre el Derecho del Mar, siendo el mismo día firmada por 119 estados.

Sin embargo, la Convención entró en vigor recién el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60ª ratificación. Actualmente son 155 los estados que la han ratificado.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, también llamada CONVEMAR, es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, siendo calificada como la Constitución de los océanos.

La CONVEMAR confirma el Derecho Internacional del Mar, mantiene varios aspectos de las Convenciones de Ginebra de 1958 y, además, introduce nuevas materias, como la zona económica exclusiva.

La Convención de 1982 reafirma la exigencia de que exista una relación auténtica entre la nacionalidad del armador del buque y el estado que le confiere su nacionalidad. Además establece mayores deberes al Estado de Pabellón, precisando las obligaciones en que se manifiesta su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón. Exige al Estado de Pabellón mantener un registro con los nombres y características de los buques, asimismo suma nuevas medidas a las ya establecidas en la Convención de 1958, que deberá tomar cada estado para garantizar la seguridad en el mar, como la capacitación de las tripulaciones, e inspecciones a que debe ser sometidas las naves.

Además de los controles que debe llevar a cabo el Estado de Pabellón, que implican: asegurar que sus buques lleven a bordo los certificados requeridos, regular en sus normas internas las infracciones a las reglas y estándares internacionales o a su legislación sobre protección del medio marino, previendo sanciones severas en caso de incumplimiento y arbitrando los procedimientos de inspección necesarios, impedir que zarpen aquellos buques que no cumplan con tales exigencias, la CONVEMAR amplía las modalidades de control autorizando al Estado del Puerto para inspeccionar y controlar las naves extranjeras cuando se encuentran en su jurisdicción, para asegurar que se cumplan las normas sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación.

Esta Convención tiene aplicación preferente, entre sus miembros, frente a las Convenciones de Ginebra de 1958; no obstante, las Convenciones de Ginebra siguen teniendo vigencia entre los Estados parte que no han adherido a la CONVEMAR.

1. 2. 3. Convención de las Naciones Unidas sobre Condiciones para el Registro de Buques de 1986

A mediados de los años 80 la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) convocó una conferencia sobre las Condiciones para el Registro de los Buques, en la que participaron representantes de 109 Estados. El texto final del convenio se acordó en Génova el 7 de febrero de 1986.

Este convenio establece las condiciones de inscripción de los buques bajo el pabellón de un determinado estado con el fin de que exista un vínculo genuino entre ambos y el estado ejerza de forma efectiva su jurisdicción y control sobre la nave, reafirmando con ello las disposiciones de las Convenciones Sobre Altamar de 1958 y Sobre el Derecho del Mar de 1982. El control se extendería sobre la propiedad de los buques a la identidad y domicilio de armadores y operadores de forma de poder determinar responsabilidades en asuntos administrativos, técnicos, económicos y sociales.

El Convenio de 1986 define elementos fundamentales que determinan un vínculo genuino.

-  El establecimiento principal de la compañía naviera debe encontrarse en el estado de matrícula, de no ser así la compañía debe tener un representante que sea ciudadano del país de abanderamiento o tenga ahí su domicilio, además esté facultado para actuar en nombre del propietario.
-  El grado de participación de los nacionales en la propiedad de los buques que enarbolan su bandera deberá ser suficiente de forma que el estado del pabellón pueda ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control.
-  Una parte importante de la dotación de oficiales y tripulantes deberán ser nacionales o domiciliados en el país de registro, en la medida de que exista disponibilidad de tripulación calificada para la operación segura del buque.

El Convenio aún no ha entrado en vigencia, por el reducido número de estados que lo ha ratificado.

1. 3. Instrumentos de Control del Transporte Marítimo en el Marco Internacional

1. 3. 1. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo de las Naciones Unidas constituido en 1948 dedicado a adoptar las medidas relativas a mejorar la seguridad del transporte marítimo y prevenir la contaminación de las aguas.

La OMI es una organización especializada, por tanto la parte técnica es llevada a cabo mediante cinco Comités y varios Subcomités.

Para llevar a cabo su labor la OMI trabaja mediante Convenios, Códigos, Protocolos y Recomendaciones. Mientras que los Convenios y Recomendaciones son instrumentos no vinculantes de adopción voluntaria, los Códigos y Protocolos son instrumentos jurídicos vinculantes y, una vez que entran en vigor, deben ser aplicados por todos los Estados que han suscrito.

Los Convenios de la OMI están agrupados en tres categorías según el objeto que persiguen.

En primer lugar, están las medidas que tienen como objetivo la Seguridad Marítima, incluyendo los estándares para el diseño de naves, la construcción, el equipo, la operación, etc., entre estos convenios están SOLAS para la seguridad de la vida humana en el mar, COLREG para prevenir los Abordajes, y la convención de la STCW sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, entre otros.

En segundo lugar, están las medidas para la prevención de la contaminación, como la Convención MARPOL para la prevención de la contaminación por los buques y el Convenio de Londres sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LC 72).

Por último, están las convenciones Legales y de Facilitación que establecen compensaciones y responsabilidades, incluyendo la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por daño de la Contaminación por Petróleo (CLC 69), la Convención que establece el Fondo Internacional para la remuneración por el daño de la contaminación por petróleo (FUND 71), Convención de Atenas sobre el transporte de pasajeros y sus equipajes (PAL 74).

La OMI cuenta con 168 estados miembros y 3 asociados. Sus convenios son ampliamente adheridos por países de todo el mundo.

La tabla N°1 muestra los Convenios OMI adoptados por Chile y países de bandera de Conveniencia al 31 de octubre de 2008. En ella se aprecia el alto número de ratificaciones a nivel mundial a los principales convenios OMI, reflejado en el porcentaje de adhesión del tonelaje mundial, lo que también se manifiesta en los países de banderas de conveniencia.

1. 3. 1. 1. Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento

A principios de la década del los 80 la OMI había desarrollado una serie de medidas relacionadas con seguridad, prevención de la contaminación, responsabilidad e indemnización. Sin embargo no ejercía una labor de control en materia de implantación de estas medidas por parte de los estados que las habían ratificado. Es así como la Asamblea en 1981 adoptó una Resolución que recondujo la actividad hacia la aplicación efectiva de los convenios. Esta resolución se reafirmó en la década de los 90. Para llevar a cabo esta tarea en 1992 el Comité de Seguridad Marítima (MSC) crea el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI).

El Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento tiene las siguientes funciones:

-  Determinar las obligaciones que todo Estado de Abanderamiento contrae al ratificar los distintos Convenios OMI.
-  Estimar en qué medida los Estados de Abanderamiento aplican los distintos Convenios OMI y determinar las dificultades en su aplicación y las razones del incumplimiento.
-  Formular propuestas para prestar asistencia al Estado de Abanderamiento al objeto de que se cumplan los distintos Convenios OMI.

Esta labor la realiza mediante:

-  Elaboración de Directrices para los Estados de Abanderamiento,
-  Elaboración de Estadísticas e Investigación de Siniestros,
-  Asistencia Técnica.

1. 3. 2. Control por el Estado de Abanderamiento

La inscripción de un buque bajo la bandera de un determinado país tiene una serie de implicaciones económicas producto de la interacción que se genera entre ambos, dado que el buque y el armador quedan sujetos a la legislación de ese estado, y en consecuencia a todos los acuerdos internacionales a los que éste haya adherido. Dado esto, la elección del registro resulta fundamental para los armadores, pues puede extender y hacer más riguroso el control impuesto por la normativa sobre las operaciones marítimas a través de los convenios internacionales, además de las diferentes cargas económicas que existen entre un estado y otro.

Según ANAVE - Cuaderno Profesional Marítimo N° 228 - Febrero 2003 existen 4 consecuencias principales de la elección de Estado de Abanderamiento:

1. Normativa fiscal, mercantil y financiera.

Una compañía registrada en un determinado país queda sujeta a su derecho mercantil, que determinará la obligación de pagar impuestos y que puede imponer normas en materias como la organización de la compañía, auditoría de cuentas, condiciones laborales de los empleados y limitación de responsabilidad. Todo ello afecta notablemente a la economía de explotación de la empresa.

2. Cumplimiento de los convenios marítimos sobre seguridad.

El buque está sujeto a la normativa de seguridad establecida por su estado de bandera para la construcción y operación de los buques. Registrarse en un estado que ha ratificado el Convenio SOLAS y que lo hace cumplir rigurosamente no deja al armador otra opción que mantener los más altos niveles en la operación del buque. En cambio registrarse en uno que no lo haya ratificado, o que no tiene medios para hacerlo cumplir, puede permitir a los armadores economizar en equipo y mantenimiento.

3. Tripulación del buque y condiciones de empleo.

La compañía también está sometida a la normativa del estado de bandera en todo lo relativo a la selección de la tripulación y sus condiciones de trabajo. Algunos estados de bandera, como Chile, exigen el empleo de nacionales.

4. Protección naval.

La razón más antigua de adoptar una bandera era beneficiarse de la protección del estado de bandera. Aunque de menor importancia hoy día, hay ejemplos durante la

guerra entre Irán e Irak, en la década de 1980, de armadores que cambiaron a pabellón estadounidense para conseguir la protección de las fuerzas navales de EE. UU. en el Golfo.

Cualquiera de estos factores puede ser suficiente para impulsar a un armador a buscar las ventajas para cambiar la bandera de sus buques.

1. 3. 3. Estado Rector del Puerto

El Estado del puerto se define como aquel en cuyas instalaciones portuarias o instalaciones terminales costa afuera se encuentra voluntariamente un buque extranjero.

El Control por el estado rector del puerto consiste en la inspección de buques extranjeros en puertos nacionales, con el propósito de verificar que las condiciones del buque, su equipo, y su tripulación cumplen con los requisitos exigidos en los Convenios Internacionales elaborados por la OMI.

El Estado autorizado por la CONVEMAR podrá emprender respecto un buque extranjero que ingrese a sus puertos investigaciones y establecer procedimientos relativos a descargas realizadas en cualquier lugar, cuando esa descarga vulnere las reglas y estándares internacionales. El Estado del puerto puede además tomar medidas administrativas para impedir que zarpe un buque extranjero si comprueba que viola las reglas y estándares internacionales sobre navegabilidad de los buques, amenazando con ocasionar daños al medio marino.

El control por el Estado del Puerto es una parte importante del mecanismo de seguridad y un arma eficaz que puede utilizarse contra los infractores de las normas. Una de las ventajas del control por el Estado del puerto es que las normas aplicables son las mismas en todo el mundo. El objetivo es asegurar un alto nivel de calidad de carácter universal para corregir y sancionar aquellos que no cumplan con las normas.

1. 3. 4. Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto o Memorándums de Entendimiento.

Para evitar el masivo éxodo de sus flotas hacia las Banderas de Conveniencia los países de la Unión Europea implementaron programas de inspección sobre las embarcaciones, con la finalidad de que todos los buques que naveguen en aguas comunitarias cumplan con los requisitos sociales y ambientales internacionales mínimos,

y así prevenir los riesgos derivados de la navegación de los denominados buques subestándar. Es así como surgieron los Memorándums, también llamados MOU (Memorandum of Understanding) que son acuerdos regionales sobre la supervisión por el Estado Rector del Puerto.

El primero de estos Memorándum de entendimiento sobre el control de los buques por el Estado del puerto fue el MoU París, que se firmó el 27 de enero de 1982, y entró en vigor el 1 de Julio del mismo año. Inicialmente planteado como un acuerdo administrativo entre Autoridades Marítimas no vinculante jurídicamente, en el que se definía como misión principal del Estado del puerto:

 Asegurar el cumplimiento de los convenios de la OMI,

 Velar por la seguridad de los buques,

 Prevenir la contaminación y

 Controlar las condiciones de trabajo.

Actualmente tiene un carácter similar al de un tratado internacional, aunque se sigue cuestionando su obligatoriedad.

El MoU París incorpora los principales convenios OMI. Además armoniza los procedimientos de inspección. Actualmente cuenta con una estructura institucional compleja pero bien definida (con sede en La Haya y encabezada por el Comité de Control del Estado del Puerto) que recurre además a los servicios de inspección portuarios y autoridades marítimas de los estados. El MoU París se ha acercado notablemente a sus objetivos de prevenir los peligros ocasionados por los buques subestándar, lo que se refleja en sus informes anuales, donde se publican los resultados de las inspecciones realizadas por los estados miembros, las campañas de inspección y los buques detenidos

El MoU París exige que cada Estado miembro efectúe inspecciones que correspondan al menos al 25% del número de buques individuales que anualmente acceden a puerto, dando prioridad a la inspección de:

 Buques que visitan un puerto de un Estado miembro por vez primera o después de una ausencia de 12 meses,

-  Buques que enarbolan pabellón de un Estado que figure en los tres últimos años entre los de mayor porcentaje de detenciones sufridas según el informe anual MoU París, y
-  Buques que según informaciones proporcionadas por pilotos y autoridades portuarias han sufrido deficiencias perjudiciales para la navegación.

Así, durante el año 2006 se llevaron a cabo en la región de los estados miembros del MoU París un total de 21.566 inspecciones que afectaron a 13.417 buques de bandera extranjera. La tasa global de inspección en la región alcanzó ese año un 30,2%.

El número de buques detenidos por deficiencias peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente fue de 1.174.

El MoU París elabora anualmente un listado que clasifica las banderas en función de las detenciones sufridas por los buques. Estas son:

-  Lista negra (banderas de muy alto riesgo).
-  Lista gris (nivel intermedio de cumplimiento).
-  Lista blanca (pabellones de calidad que tienen acreditado un nivel bajo y consolidado de detenciones).

Ese año, en la primera lista figuran Corea, Albania, Bolivia, Comoros y Georgia. Dentro de la Lista blanca, los puestos más elevados son ocupados por los pabellones de Kuwait, Arabia Saudita, Israel, Antillas Holandesas y Malta. El número de deficiencias detectadas ascendió a 66.142 y afectó principalmente a los buques con más de 15 años. Se trata de deficiencias en materia de seguridad (equipo de seguridad en general, de salvamento, extinción de incendios), protección del medio ambiente, condiciones de vida y trabajo (acomodación y alimentación de la tripulación, lugares de trabajo, prevención de accidentes), cumplimiento de las certificaciones relativas a la tripulación, deficiencias operativas, etcétera. En la actualidad, el MoU París cuenta con 27 Estados miembros.

El éxito conseguido con el MoU París ha motivado la creación de otros sistemas regionales de control por Estados del puerto de otras partes del mundo.

Actualmente funcionan nueve Memorándums o Acuerdos Regionales sobre la Supervisión por el Estado Rector del Puerto, estos son:

-  El ya citado Memorándum de Entendimiento de París sobre supervisión por el Estado Rector del Puerto de 1º de julio de 1982;
-  El Acuerdo de Viña del Mar o Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto, firmado en Viña del Mar (Chile) el 5 de noviembre de 1992;
-  El Memorándum de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto en la región de Asia y el Pacífico, firmado en Tokio (Japón) el 2 de diciembre de 1993;
-  El Memorándum de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la región del Caribe, firmado en Christchurch (Barbados) el 9 de febrero de 1996;
-  El Memorándum de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la región del Mediterráneo, firmado en La Valletta (Malta) el 11 de julio de 1997;
-  El Memorándum de Entendimiento del Océano Índico sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto, firmado en Pretoria (Sudáfrica) el 5 de junio de 1998;
-  El Memorándum de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto de África Occidental y Central, firmado en Abuja (Nigeria) el 22 de octubre de 1999;
-  El Memorándum de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto en la región del Mar Negro, firmado en Estambul (Turquía) el 7 de abril del año 2000;
-  El Memorándum de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto en la región del Golfo Pérsico, firmado en Riyadh (Arabia Saudita) en 2004.

En la tabla N2 se muestra un resumen de los Acuerdos Regionales sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto.

Tabla N° 2: **Acuerdos Regionales sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto**

Acuerdo Regional	Firma de Acuerdo	N° de Miembros	% Inspecciones
MoU París	1982	27	25 %
MoU Viña del Mar	1992	13	15 %
MoU Tokio	1993	18	50 %
MoU Caribe	1996	21	10 %
MoU Mediterráneo	1997	11	15 %
MoU Indico	1998	13	10 %
MoU África Occidental y Central	1999	19	15 %
MoU Mar Negro	2000	6	15 %
MoU Golfo Pérsico	2004	6	10 %

Fuente: Seminario "Educación y Seguridad en el Transporte Marítimo" 2005.

Los principios de estos acuerdos son muy similares a los del Memorándum de París, evitar la operación de buques deficientes en la región mediante procedimientos armonizados de inspección asegurando el cumplimiento de los estándares establecidos en convenios OMI, sin embargo fijan distintas exigencias en cuanto al porcentaje mínimo de inspecciones del total de los buques extranjeros ingresados a sus puertos. Es así como el Memorándum de París establece que se deben inspeccionar al menos el 25% del total de buques extranjeros que ingresen a los puertos de su región en el periodo de un año, el Memorándum de Tokio exige que se inspeccione un 50% de los buques, y el Acuerdo de Viña del Mar inspecciona al menos a un 15% de los buques extranjeros que ingresan a los puertos de sus estados miembros.

Aunque no sea exactamente un MoU, dentro del grupo se puede incluir al Coast Guard de los EE.UU, que comenzó a hacer inspecciones de buques extranjeros del Control por el Estado del Puerto en 1970, de acuerdo con el cumplimiento de las normas internacionales. La responsabilidad y gestión del PSC se lleva a cabo a través de los 45 COTP - Coast Guard Captain of the Port- en que se divide la zona costera de Estados Unidos. Uno de los principales objetivos establecidos es el de inspeccionar al menos el 25% de los buques extranjeros que hagan escala en un puerto.

En la figura N°2 se muestra un resumen de los Estados Miembros de los Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto incluyendo sus respectivas banderas.

Figura N° 2: Estados Miembros de los Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto

MOU París	MOU Viña del Mar	MOU Tokio	MOU Caribe	MOU Mediterráneo	MOU Océano Índico	MOU África Occidental y Oriental	MOU Mar Negro	MOU Golfo Pérsico
								
								
								
								
								
								
							-	-
							-	-
							-	-
							-	-
							-	-
				-			-	-
				-			-	-
	-			-	-		-	-
	-			-	-		-	-
	-			-	-		-	-
	-			-	-		-	-
	-			-	-		-	-
	-	-		-	-		-	-
	-	-		-	-	-	-	-
	-	-		-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Seminario "Educación y Seguridad en el Transporte Marítimo" 2005.

1. 3. 4. 1. Legislación a Aplicar en las Inspecciones de Control por el Estado de Puerto

-  Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, con sus enmiendas, y el Protocolo de 1988 (LL 66/88);
-  Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, el Protocolo de 1978, el Protocolo de 1988 y sus enmiendas (SOLAS 74/78/88);
-  Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, sus enmiendas y el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
-  Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW 78);
-  Reglamento Internacional para la Prevenir los Abordajes de 1972 y sus enmiendas (COLREG 72);
-  Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE 69);
-  Convención sobre Normas Mínimas de las Tripulaciones en Buques Mercantes de 1976 (ILO 76).

En la figura N°3 se muestra el Marco Geográfico de los Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto.

Figura N° 3: **Marco Geográfico de los Acuerdos Regionales sobre el Control del Estado Rector del Puerto**



Fuente: Seminario "Educación y Seguridad en el Transporte Marítimo" 2005.

1. 3. 5. Organización Internacional del Trabajo.

La OIT es un organismo intergubernamental de las Naciones Unidas creado en 1919 cuyo interés principal son los asuntos laborales.

En el área del transporte marítimo ha elaborado 68 instrumentos entre Convenios y Recomendaciones sobre las condiciones de trabajo a bordo de los buques, estos instrumentos constituyen el "Código Internacional de la Gente de Mar" donde se incluyen disposiciones sobre la dotaciones, horas de trabajo y descansos, jubilaciones, vacaciones, bajas por enfermedad, salarios mínimos entre otras. En esta labor participa activamente La Comisión Paritaria Marítima (CPM), integrada por representantes de los

armadores y de la gente de mar, asesorando al Consejo de Administración sobre cuestiones marítimas, incluida la elaboración de normas para la industria del transporte marítimo.

Entre los Convenios más relevantes se encuentran:

Convenio 147 Sobre Normas Mínimas en la Marina Mercante de 1976

Entró en vigor en noviembre de 1981. Exige a los países que lo hayan ratificado disponer, para los buques registrados en su territorio, de leyes y reglamentos que establezcan:

1. Normas de seguridad, capacitación de la tripulación, horas de trabajo y dotación.
2. Medidas apropiadas de seguridad social.
3. Condiciones adecuadas de empleo y de vida a bordo.

Los países suscritos deben además, establecer los mecanismos necesarios para garantizar que su normativa se hace cumplir adecuadamente, que los marinos tienen la competencia y formación adecuada, verificar mediante inspecciones que los buques cumplen los convenios laborales internacionales que haya ratificado y realizar una investigación oficial sobre cualquier accidente serio en el que estén involucrados buques de su pabellón.

El Convenio 147 sirve de base legal para el Estado Rector del Puerto en sus inspecciones, ha sido ratificado por 48 países, abarcando más del 50% de la flota mundial.

Condiciones generales de empleo:

Este concepto abarca 4 convenios:

Convenio 76 Sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación,
Convenios 91 y 146, Sobre vacaciones pagadas de la gente de mar, y
Convenio 23 Sobre Repatriación de la gente de mar.

El Convenio 76 no ha tenido las ratificaciones necesarias para entrar en vigor.

Seguridad, salud y bienestar:

Los 3 convenios principales dentro de este apartado son:

Convenio 68 Sobre Alimentación y servicio de fonda,
Convenio 133 Sobre Alojamiento de la tripulación, y
Convenio 134 Sobre Prevención de accidentes de la gente de mar.

Tabla N° 3: Convenios Marítimos OIT Adoptados por Chile y Países de Banderas de Conveniencia

	Nº 1 Edad mínima, 1920	Nº 8 Indemnizaciones de	Nº 9 colocación de la gte de mar,	Nº 16 Examen médico de los	Nº 22 Contrato de enrolamiento de la gte de mar, 1926	Nº 23 repatriación de la gte de mar	Nº 53 sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936	Nº 54 Vacac pagadas de la gte de	Nº 55 Oblig del armador en caso de enfermedad o acc de la gte de mar,	Nº 56 sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar,	Nº 57 Hrs de trab a bordo y la	Nº 58 Edad mínima, 1936	Nº 68 Alim y Serr de fonda, 1946	Nº 69 Certif de aptitud de cocineros de buque, 1946	Nº 70 Seguridad social de la gte de mar, 1946	Nº 71 Pasajeros de la gnte de mar,	Nº 72 Vacac pagadas gte de mar,	Nº 73 Examen médico gte de	Nº 74 Certif de mariner	tripulación, 1946	Nº 76 Salarios, hrs de trab, a bordo y la dotación, 1946	Nº 87 Libertad sindical y la protección del Dº de sindicación,	Nº 92 Alojamiento de la trip, 1949	Nº 93 Salarios, hrs de trab, y negociación colectiva, 1949	Nº 108 Doc. de identidad gte de	Nº 109 Salarios, hrs de trab y	Nº 133 Alojamiento de la trip, 1970	Nº 134 Pies de accidentes, 1970	Nº 145 Continuidad del	Nº 146 Vacac anuales pagadas,	Nº 147 Mar. Mercante (normas	Nº 163 Bienestar de la gte de mar,	Nº 164 Protec. de la salud y la asist. médica, 1987	Nº 165 Seguridad social de la gte de mar, 1987	Nº 166 Reparación de la gte de	Nº 178 Inspección del trabajo,	Nº 179 Contratación y la	Nº 180 Hrs de trab, a bordo y la	Nº 185 Doc. de identidad de la gte de mar, 2003	MLC Sobre el Trab.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Antigua & Barbuda	X				X																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		

Condiciones para el acceso al empleo:

En este apartado hay 5 convenios que tratan sobre la edad mínima para trabajar a bordo de un buque (15 años), la obligación de los trabajadores de aportar un certificado médico que pruebe su aptitud para trabajar, etc.

Certificados de capacidad:

Incluye los siguientes Convenios:

Convenio 53 Sobre Certificados de capacidad de los oficiales de 1936,

Convenio 69 Sobre el Certificado de aptitud de los cocineros de buque de 1946,

Convenio 74 Sobre la Capacitación exigida a los marineros.

En la tabla N° 3 se presentan los Convenios Marítimos OIT adoptados por Chile y países de Bandera de Conveniencia. Se aprecia que el Convenio N°147 no ha sido mayormente adherido por países de bandera de conveniencia y tampoco por Chile.

1. 3. 6. Federación Internacional de Trabajadores del Transporte

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte ITF, fundada en Londres en 1896, es una organización sindical que agrupa a unas 650 asociaciones gremiales de trabajadores de la industria del transporte en 148 países, representando los intereses de más de 4 millones de trabajadores.

La Federación defiende los derechos de los trabajadores, negociando con los empleadores y los gobiernos para lograr mejores salarios y condiciones laborales seguras.

Las actividades de la ITF pueden resumirse en representación, información y práctica solidaria. Cuando los sindicatos de un país están en conflicto con sus empleadores o el gobierno porque las negociaciones colectivas no alcanzan las condiciones requeridas por los trabajadores esta solidaridad se manifiesta ejerciendo presión mediante protestas, boicots y huelgas de los sindicatos.

En cuanto al transporte marítimo, el principal objetivo de la ITF es la erradicación del sistema de banderas de conveniencia, donde al no existir un vínculo genuino entre el armador y la bandera que enarbola el buque, y permitir la contratación de tripulación extranjera, en muchas ocasiones se pasan a llevar los estándares mínimos de seguridad y los derechos laborales de los tripulantes.

En 1948 la Federación lanzó su campaña contra las banderas de conveniencia, enfocada en dos áreas:

-  Una campaña política para restablecer el vínculo genuino entre el armador y la bandera del buque, terminando con el sistema de banderas de conveniencia;
-  Una campaña industrial para asegurar que sean respetados los derechos laborales de las tripulaciones que operan los buques con bandera de conveniencia.

Esta campaña es llevada a cabo por el Comité de Prácticas Aceptables, creado en 1952, que se encarga de diseñar las políticas de la campaña y supervisar los convenios colectivos de la ITF. El cumplimiento de dichos convenios es supervisado por una red de más de 130 inspectores en los puertos de todo el mundo.

Aunque la Federación no ha logrado la eliminación del sistema de banderas de conveniencia, ha conseguido establecer avances significativos en cuanto a condiciones de trabajo y de salarios mínimos. La ITF elabora una escala mínima de salarios y expide un certificado o "blue card" a los buques cuyas tripulaciones alcanzan esa escala. Si el buque no tiene este certificado los sindicatos portuarios pueden intentar boicotear el buque como medida de presión para persuadir a los armadores de buques con bandera de conveniencia para que acaten esas escalas de salario.

Alrededor de una cuarta parte de los buques con bandera de conveniencia están cubiertos por estos convenios, protegiendo a unos 123.000 marinos.

CAPÍTULO II. LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

2. 1. Definición de Banderas de Conveniencia

Las banderas de conveniencia (BdC) son también llamadas banderas "banderas de complacencia", "banderas de refugio", "banderas libres", "banderas baratas" o "registros abiertos".

La bandera de conveniencia, se constituye cuando no existe un vínculo genuino entre el armador, o dueño de un buque, y la bandera que ese buque enarbola.

Según METAXAS:

“Las banderas de conveniencia son las banderas nacionales de aquellos estados en los cuales empresas navieras registran sus buques buscando maximizar sus beneficios y minimizar sus costos, evitando la legislación económica y otras legislaciones, en términos de empleo de los factores de producción, que serían aplicables en sus propios países”.

Las banderas de conveniencia se caracterizan por:

-  La ausencia de relación entre el país de origen del armador y el país de registro de la nave.
-  Fueron creadas para evitar el pago de impuestos y derechos en el país de registro.
-  Tienen un escaso control en cuanto al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, debido a que no cuentan con medios efectivos de regulación, y/o simplemente no han ratificado estos acuerdos.
-  No tienen restricción en cuanto a la nacionalidad de la tripulación.
-  En resumen el objetivo de estos registros es aumentar los beneficios del armador reduciendo el costo de operación de las naves.

2. 2. Cambio de Pabellón de los Buques a Través de la Historia y Evolución a las Banderas de Conveniencia

A través de la historia existen numerosas oportunidades en que una embarcación ha izado una bandera distinta a la nacional, incluso durante una travesía, para obtener algún tipo de beneficio.

A continuación se señalan algunos de los episodios de cambio de bandera:

- Siglo XVI → Comerciantes ingleses izaron la bandera española, burlando así las restricciones que impedían a los buques no españoles a comerciar con las Indias Orientales.
- Siglo XVII → Pescadores ingleses de Terranova utilizaron la bandera de Francia para continuar faenando junto a los pesqueros franceses.
- Siglo XIX → Armadores de pesqueros de arrastre británicos cambiaron su bandera a la noruega para pescar en el Estuario de Moray, situado al noreste de Escocia en el Mar del Norte.
- Guerras Napoleónicas 1799-1815 → Armadores ingleses izaron la bandera alemana para evitar el bloqueo por parte de Francia.
- Independencia Estados Unidos 1789 → Armadores de Massachussets cambiaron su bandera izando el pabellón de Portugal para evitar ser capturados por los británicos.

2. 3. Inicios de la Bandera de Conveniencia

En 1922 surge Panamá como el primer registro de conveniencia, y de ahí en adelante proliferan los registros de este tipo como se señala a continuación:

- En 1922 → Buques de la United American Line cambiaron del pabellón de Estados Unidos al de Panamá para evitar la "Ley Seca" aplicable a bordo de buques estadounidenses.
- Entre 1920 - 1930 → Armadores estadounidenses se cambiaron a la bandera panameña para reducir los costes laborales.

- Década 1930 → Armadores de buques alemanes pasaron a pabellón panameño para evitar su apresamiento.
- Entre 1939 -1941 → Algunos armadores alentados por el Gobierno de Estados Unidos, pasaron al pabellón panameño para ayudar a los Aliados sin violar la neutralidad. Otros armadores europeos pasaron también al pabellón panameño para evitar el requisito de guerra de sus buques.
- Entre 1946 -1949 → Más de 150 buques, vendidos bajo la US Merchant Sales Act de 1946, se abanderaron en Panamá, por sus ventajas fiscales.
- En 1949 → Los bajos costes del registro liberiano, la ausencia de impuestos y de restricciones en la explotación y tripulación lo hicieron económicamente atractivo.
- A fines de los 80' → A medida que registros como Estados Unidos y otros países se vuelven cada vez menos competitivos, muchos países rivalizan estableciendo registros de conveniencia como Chipre, Malta, Bahamas.
- A partir de 1985 → Algunos Estados Europeos establecen los Segundos Registros con ventajas laborales y fiscales, para evitar la migración de sus buques a registros de conveniencia.

La primera naviera que registró sus buques bajo una bandera de conveniencia fue "United America Line", compañía norteamericana dueña de dos transatlánticos, el Resolute y el Reliance, que en los años veinte, época de la llamada "ley seca" de alcoholes impuesta por Washington, se ve limitada para servir licor abordo a sus pasajeros. En 1922 la compañía vendió ambas naves a una naviera panameña y fueron registradas bajo la bandera de Panamá para evitar la restricción de vender alcohol.

Ya más adelante, con la Segunda Guerra Mundial (1940-44), se manifiesta un incremento de esta práctica cuando los armadores empezaron a registrar sus buques en Banderas de Conveniencia para reducir los costos de funcionamiento de las naves.

A fines de la década de los cuarenta se crea un nuevo registro de banderas de conveniencia, con el apoyo de Estados Unidos, surge Liberia como una alternativa de Panamá.

Es así como, con la asesoría de los navieros griegos, las compañías petroleras estadounidenses inscriben sus buques tanque bajo la bandera de Liberia, evitándose los altos costos que implica contratar tripulaciones norteamericanas.

Este hecho fue un incentivo para que muchos países, generalmente en desarrollo, sin tradición naviera e incluso sin litoral ofrecieran el servicio de abanderamiento.

Chipre, Malta y Bahamas entre otros se convierten en una interesante alternativa para los armadores.

2. 4. Ventajas y Desventajas de las Banderas de Conveniencia

Los armadores que registran sus naves bajo el sistema de banderas de conveniencia son generalmente grandes navieras de países desarrollados y de tradición marítima, como Japón, Alemania, Noruega, Grecia, Estados Unidos, etc.

La competencia entre los países que ofrecen servicio de abanderamiento está saturada, es por estos que las nuevas banderas se ven forzadas a promocionar el servicio ofreciendo tarifas bajas y requisitos mínimos.

Las banderas de conveniencia son acusadas de operar con bajas condiciones de seguridad, dado que los países no ejercen control sobre sus flotas, evadir el pago de impuestos en sus propios países y pagar bajos sueldos a tripulaciones de países con mano de obra barata, especialmente India y Filipinas.

Ventajas

Las ventajas de las banderas de conveniencia benefician directamente a los armadores, principalmente en el aspecto económico. Entre estas se encuentran:

-  La casi inexistente carga económica o tributaria que imponen los países que ofrecen este servicio.

-  El escaso control sobre las normas internacionales. Las normas de seguridad, sanidad, y de protección medioambiental son costosas, siendo precisamente la libertad para poder dejarlas a un lado una de las principales ventajas ofrecidas por muchos registros.
-  La libertad para poder contratar tripulaciones de distinta nacionalidad a la del armador, lo que permite disminuir los costos operativos.

Estas ventajas se tornan en desventajas para los trabajadores, así como también para el país de origen del armador y el medio ambiente marino.

Desventajas

-  El riesgo a que están expuestas las tripulaciones, debido a las bajas condiciones de seguridad en que navegan muchos de estos buques.
-  El bajo sueldo y la escasa protección laboral a que están sujetos los trabajadores de estos buques, puesto que están sometidos a la legislación del país de matrícula, que por lo general no reconoce sus derechos sociales y sindicales.
-  La diferencia de nacionalidades, idioma, cultura, etc. dificultan la comunicación en las naves y la convivencia a bordo.
-  La escasa formación en materia de seguridad de las tripulaciones de países que no han ratificado OMI.
-  La evasión fiscal por parte de los armadores a sus países de origen. No contribuyendo al desarrollo social y económico de los mismos.
-  El escaso control sobre las normas de seguridad favorece el funcionamiento de buques que no se encuentran en condiciones satisfactorias de navegabilidad, “buques subestándar”, una parte considerable de los accidentes y desastres ecológicos están protagonizados por buques que navegan bajo bandera de conveniencia.

- ⚓ En caso de accidente o desastre ecológico por lo general no hay quien se haga responsable, como las exigencias para inscribir estas naves son mínimas no es de extrañar que armadores inescrupulosos entreguen identidades falsas, es más, algunos de estos países permiten la inscripción vía Internet.

2. 5. Países que Ofrecen Registros de Conveniencia según Estadística 2008 de ITF

El Comité de Prácticas Aceptables de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte publica cada año una lista de países que ofrecen el servicio de registro de banderas de conveniencia. Para determinar si un Registro de Naves es de Conveniencia o no, se aplican los “Criterios Rochdale”, establecidos por el Comité Británico de Investigación en 1970.

Estos Criterios son:

- ⚓ Permitir a extranjeros la posesión y control de los buques;
- ⚓ Acceso fácil al registro;
- ⚓ Impuestos sobre los buques mínimos o inexistentes,
- ⚓ No requerir el tonelaje de los buques para fines propios, pero estar interesado en ganar las tarifas de dicho tonelaje;
- ⚓ Permita el enrolamiento de tripulación extranjera;
- ⚓ Carecer de poder o interés para imponer las normativas nacionales o internacionales a los buques y sus dotaciones.

El número de países contabilizados como registros de conveniencia según la ITF el año 2008 asciende a 32.

En la figura N°4 se muestran los países que ofrecen el Servicio de Banderas de Conveniencia con sus respectivas banderas.

Figura N° 4: **Países que Ofrecen el Servicio de Banderas de Conveniencia según ITF año 2008**



Fuente: Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.

Las banderas de Bahamas, Gibraltar, Islas Caimán, Malta y Mauricio de la Figura N° 4 corresponden al pabellón que enarbolan los buques mercantes de estos países, puesto que tienen una bandera especial para este fin.

Cabe mencionar que esta lista incluye banderas de segundo registro y banderas de conveniencia. Siendo ambos registros abiertos tienen en común tener armadores de diferente nacionalidad a la de la bandera que enarbola el buque, y no imponer restricciones de nacionalidad para contratar tripulación. Aunque en un principio los segundos registros se originaron con la intención de que el control de la flotas volviera a manos de nacionales, actualmente están abiertos a armadores de todo el mundo.

2.6. Situación de los Marineros Mercantes A Bordo de Buques de Bandera de Conveniencia

Los marinos mercantes se ven afectados por la inseguridad que presentan estos buques, tanto por sus condiciones de navegabilidad como por las condiciones laborales.

La distribución de los marinos, por regiones de procedencia son: 37% provenientes del Lejano Oriente, 28% de Norte América, Europa Occidental, Australia y Japón, 14% del

Este de Europa y Norte de Asia, 11% originarios de Medio Oriente y 10% de África y Latinoamérica.

En la actualidad el 72% de los marinos de todo el mundo provienen de países en vías de desarrollo y se prevé que este porcentaje vaya aumentando en los próximos años.

Sin embargo las condiciones a bordo de estos buques han mejorado considerablemente en los últimos años. Las organizaciones que han contribuido son la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Federación Internacional de Trabajadores en Transporte (ITF) que han logrado importantes avances en relación a establecer salarios mínimos y condiciones de trabajo para los tripulantes de todas las banderas.

2. 6. 1. Número y Nacionalidad de los Marinos Mercantes en el Mundo

La población mundial de marinos trabajando en el comercio marítimo internacional está estimada en el orden de unos 466.000 oficiales y 721.00 tripulantes.

Los países del OECD (Canadá, Estados Unidos, Europa Occidental, Japón, etc.) son una importante fuente de oficiales, sin embargo cada vez es mayor el número de oficiales contratados de países del Lejano Oriente y del Este de Europa, tales como Ucrania, Croacia y Letonia.

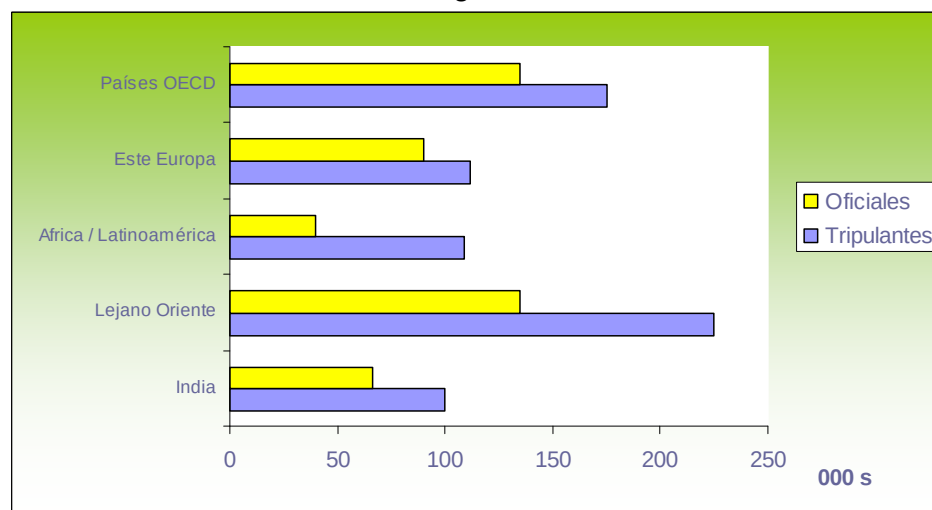
Los tripulantes, por otra parte, en su mayoría proceden de países en desarrollo, especialmente del Lejano Oriente y Sudeste Asiático.

Las Filipinas y la India son naciones muy significativas en la provisión de trabajadores marítimos, existe una importante cantidad de marinos de estos países navegando en buques de banderas extranjeras operados por compañías navieras internacionales. Filipinas por sí sola suministra casi el 20% de la fuerza laboral marítima del mundo. China también ha tenido un fuerte incremento en el número de marinos, pero hasta el momento la mayor parte de éstos trabajan para la flota china, cubriendo la demanda local.

Otros países importantes en la provisión de marinos son Grecia, Japón, Rusia y Reino Unido. En la figura N°5 se muestra en números globalizados la cantidad de marinos mercantes en ejercicio agrupados por zonas geográficas.

Países del OECD al 1ero de enero de 2007: Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Canadá, Corea, República Checa, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Luxemburgo, México, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía.

Figura N° 5: Número de los Marineros Mercantes en el Mundo Agrupados por Zonas Geográficas



Fuente: BIMCO / estimaciones ISF

Excluye personal de abastecimiento y cámara.

CAPÍTULO III. DESARROLLO DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL, EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE CARGA Y LA IMPLICANCIA DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA EN ESTE PROCESO.

3. 1. Comercio Marítimo Mundial

El transporte marítimo cumple un papel fundamental en la economía global, hace posible la importación y exportación de materias primas, productos manufacturados, alimentos y gran parte de la industria energética.

El bajo costo de los fletes en relación a la cantidad del tonelaje transportado hace que sea el medio más conveniente para transportar grandes volúmenes de carga, respondiendo a la alta demanda del mundo moderno.

La navegación es una de las formas de transporte comercial más seguras y limpias. Los accidentes marítimos graves han disminuido a más de la mitad desde mediados de los 90, y los derrames de petróleo se han reducido en un 90% en los últimos 15 años, mientras que el comercio marítimo se ha duplicado.

Actualmente, más del 90% de las mercaderías son transportadas por vía marítima. La flota de buques mercantes asciende a más de 90.000 naves, éstas llevan banderas de unos de 150 países, y están tripulados por más de 1 millón de marinos de todo el mundo.

El año 2006, la demanda de los servicios de transporte marítimo mundial alcanzó 7.400 millones de toneladas. Siendo China la que experimentó la mayor alza en sus exportaciones con un 22%.

3. 1. 1. Volumen del Comercio Marítimo en la Economía Mundial

El Volumen del comercio marítimo en general se mide en toneladas o en toneladas millas, por lo que no es comparable con las estadísticas de la economía mundial basadas en términos monetarios. Sin embargo, según estimaciones de la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) la operación de los buques mercantes durante el 2005 alcanzó 632 billones de dólares en tarifas de flete a nivel mundial.

Durante el último siglo la industria marítima ha incrementado el volumen de comercio. En las últimas cuatro décadas el transporte marítimo se ha triplicado, desde 10.654 billones de toneladas - milla en 1970, a 30.686 billones de toneladas - milla el 2006 experimentando un crecimiento de un 5,5% respecto del 2005.

La demanda de transporte de petróleo crudo y sus derivados se incrementó en un 3% en el 2006. En los graneles secos (mineral de hierro, carbón, y granos), el aumento fue de 8,6% toneladas - milla. Para las 5 principales cargas a granel seca, el incremento de toneladas - milla fue de un 8,4%. Para el resto de carga seca a granel la expansión de toneladas - milla fue de un 5,3%.

Estas cifras obedecen al gran aumento de importaciones de materias primas: fuente de energía para Asia y particularmente para China, que ha generado una fuerte demanda del transporte marítimo, tendencia que se espera continúe en ascenso, así como el

incremento de las importaciones de China de derivados del petróleo provenientes de Latinoamérica y del Este de África.

Sin embargo, como en también en otros sectores, la industria de la navegación es susceptible a las fluctuaciones del mercado de capitales, como a fines de 1990 cuando el crecimiento de la industria naviera fue frenado por la crisis asiática. En los últimos años todos los sectores de la industria se han visto beneficiados por el gran incremento global del transporte marítimo, mientras que la expansión económica de India y China y su sostenido periodo de prosperidad han marcado record en cuanto al alza de las tarifas de fletes.

La tabla N°4 y la figura N°6, muestran el gran incremento del transporte de diversos productos, donde se aprecia que en 36 años el aumento fue de un 300%.

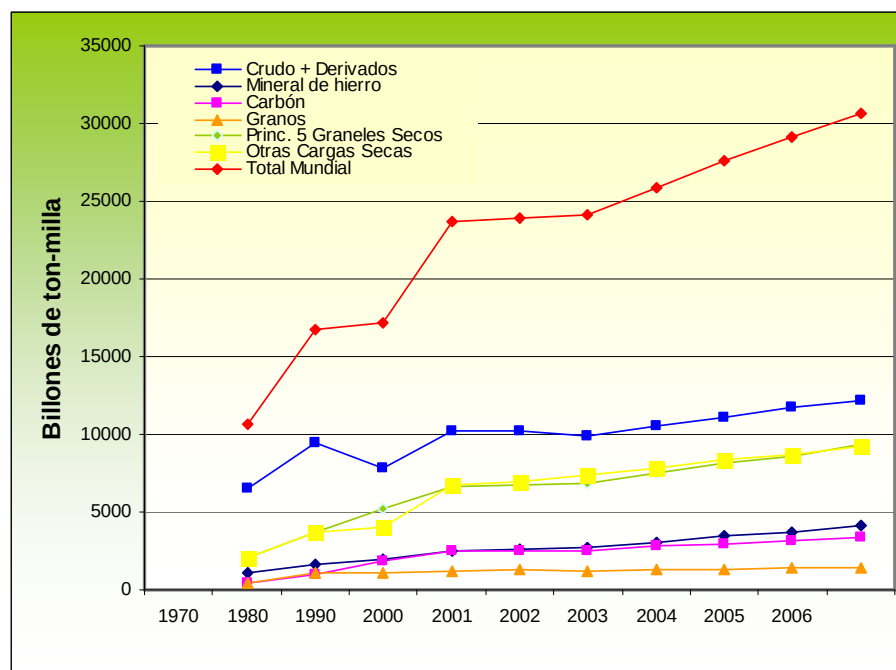
Toneladas – milla: Tonelaje transportado multiplicado por la distancia recorrida.

Tabla N° 4: Comercio Marítimo Mundial en toneladas - milla 1970 – 2006
(Billones de ton - millas)

Año	Petróleo		Mineral de hierro	Carbón	Granos ^a	Princ. 5 Graneles Secos	Otras Cargas Secas	Total Mundial	
	Crudo	Derivados							
1970	5.597	890	6.487	1.093	481	475	2.049	2.118	10.654
1980	8.385	1.020	9.405	1.613	952	1.087	3.652	3.720	16.777
1990	6.261	1.560	7.821	1.978	1.849	1.073	5.259	4.041	17.121
2000	8.180	2.085	10.265	2.545	2.509	1.244	6.638	6.790	23.693
2001	8.074	2.105	10.179	2.575	2.552	1.322	6.782	6.930	23.891
2002	7.848	2.050	9.898	2.731	2.549	1.241	6.879	7.395	24.172
2003	8.390	2.190	10.580	3.055	2.810	1.273	7.464	7.810	25.854
2004	8.795	2.305	11.100	3.444	2.960	1.350	8.139	8.335	27.574
2005	9.239	2.510	11.749	3.711	3.124	1.385	8.615	8.730	29.094
2006	9.516	2.635	12.151	4.120	3.372	1.436	9.341	9.195	30.686

Fuente: Fearnleys, Review 2006

^a Incluye trigo, maíz, cebada, centeno, y semilla de soya.

Figura N° 6: **Volumen del Comercio Marítimo Mundial**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Tabla N° 1.

3. 1. 2. El Costo del Transporte de Mercaderías por Mar

Entre 1980 y 1999, el valor del comercio mundial creció en un 12% anual, mientras que el total de costos de los fletes durante este periodo aumentó sólo un 7%, demostrando una baja en los costos del transporte, incluyendo los fletes oceánicos, el análisis realizado por la UNCTAD sugiere que los valores de los costos de los distintos fletes de importe siguen bajando, y esos costos totales de fletes en el transporte marítimo continúan representando, en promedio, menos del 6% del valor de importación de las mercaderías al consumidor.

Aunque la industria marítima ha marcado record de tarifas por los altos fletes en los años recientes, el costo de flete de las mercaderías al consumidor han representado históricamente una pequeña fracción del precio de venta, y el mejoramiento continuo de la tecnología y eficiencia han ayudado a asegurar que los costos de transporte continúen siendo competitivos.

3. 1. 2. 1. Estimación de Costo Total de Fletes en el Comercio Mundial

En el 2005, el porcentaje de pago por fletes en el valor de las importaciones se incrementó en un 5,9% a nivel mundial, a diferencia del 5,1% alcanzado el año anterior. El valor total de importaciones en el mundo (C. I. F) aumentó en un 13,4% respecto del 2004, mientras que el incremento del flete pagado por servicios de transporte fue de un 31,2%.

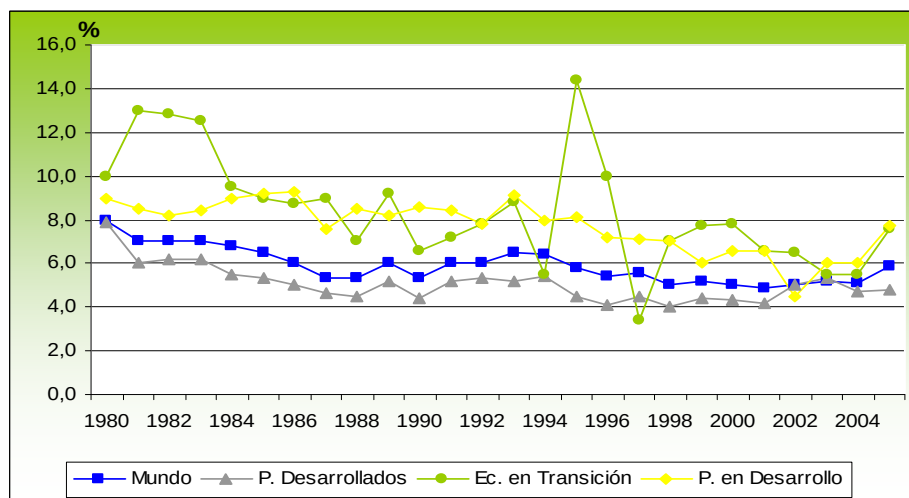
Los países en desarrollo y economías en transición continuaron teniendo los costos más altos de fletes. Los costos de fletes expresados como porcentaje del valor de las importaciones el 2005 se incrementó para ambos grupos de países alcanzando un 7,7 % para los países en desarrollo y un 7,6% para las economías en transición. Los países desarrollados experimentaron los costos de fletes más bajos, éstos se estimaron en un 4,8% del valor de las importaciones para el año 2005 (ver tabla N° 5).

La Figura N° 7 muestra la tendencia a la declinación de los costos de fletes entre 1980 y 2005 Mientras cierta volatilidad parece afectar los valores de importación por los costos de fletes, principalmente en los países con economías en transición.

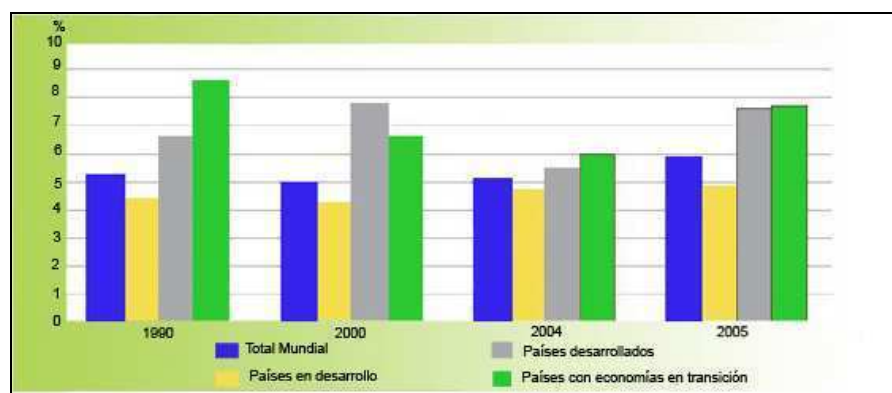
Para el 2005, el valor total de las importaciones para los países desarrollados se incrementó en un 1,8%, mientras que el total de los costos de fletes aumentó un 15,1%. En consecuencia, el incremento de los costos de flete, como porcentaje del valor de las importaciones, alcanzó un 4,8%.

Los países en desarrollo muestran que el valor de sus importaciones se incrementa en un 16,8% y los costos de flete estimado ascienden a un 49,8%. El resultado se incrementó de un 6% en el 2004 a un 7,7% en el 2005.

Las economías en transición por su parte, experimentaron un 22,4% de alza en el valor de sus importaciones el 2005, mientras que el costo estimado de fletes se incrementó un 69,7%.

Figura N° 7: **Costos de flete como % del valor de importaciones 1980 – 2005**

Fuente: Secretaría UNTAD basado en datos de Tabla N° 5.

Figura N° 8: **Costo Estimado de Fletes como % del Valor de Importaciones en el Comercio Mundial por Grupos de Países**

Fuente: Secretaría UNTAD basado en datos de Tabla N° 5.

Tabla N° 5: Costos de Fletes para las Importaciones a Nivel Mundial, por Grupos de Países

(Billones de dólares y porcentajes)

Año	Países	Costo de flete estimado de importaciones	Valor de importaciones (C. I. F.)	Costo de flete % del valor de importaciones
1990	Total Mundial	189.8	3.590,2	5,3
	Países desarrollados	115.2	2.635,6	4,4
	Economías en transición	10.2	154,5	6,6
	Países en desarrollo:	69.0	800,1	8,6
	África	9.1	97,0	9,4
	América	7.6	127,2	6,0
	Asia	52.3	570,9	9,2
	Oceanía	0.5	4,9	10,2
	Total Mundial	333.4	6.642,1	5,0
2000	Países desarrollados	200.8	4.617,7	4,3
	Economías en transición	9.4	120,0	7,8
	Países en desarrollo:	126.1	1.904,4	6,6
	África	12.5	131,0	9,5
	América	19.5	388,9	5,0
	Asia	94.0	1.379,1	6,8
	Oceanía	0.5	5,4	9,3
	Total Mundial	481.8	9.446,6	5,1
	Países desarrollados	296.3	6.909,1	4,3
2004	Economías en transición	14.2	259,3	5,5
	Países en desarrollo:	173.5	2.877,6	6,0
	África	21.6	210,3	10,3
	América	19.4	444,1	4,4
	Asia	130.2	2.215,1	5,9
	Oceanía	0.8	8,0	10,0
	Total Mundial	632.4	10.712,2	5,9
	Países desarrollados	341.1	7.035,7	4,8
	Economías en transición	24.1	317,5	7,6
2005	Países en desarrollo:	259.9	3.359,0	7,7
	África	24.6	246,9	10,0
	América	19.4	441,1	4,4
	Asia	153.0	2.588,1	5,9
	Oceanía	0.8	8,8	9,1
	Total Mundial	632.4	10.712,2	5,9

Fuente: Basado en Manual de estadísticas UNCTAD 2006/2007.

Estadísticas de balances de pagos IMF, y Dirección de estadísticas Comerciales IMF.

C. I. F. :Cost, Insurance and Freight, Costo, Seguro y Flete. Incoterm del grupo C. Indica que el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto por el vendedor.

3. 1. 2. 2. Tendencias Regionales

El costo de flete en los países en desarrollo se incrementó en un 49,8 % en 2005, alza influenciada por los importantes desafíos enfrentados en algunas regiones en desarrollo, como el limitado acceso y conectividad a los sistemas globales de comercio. Otros inconvenientes como las grandes distancias desde los principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga, y alto trasbordo y costos de distribución también contribuyen al alto costo en los fletes.

Dentro del grupo de los países en desarrollo, los países africanos, marcaron un incremento en los costos de fletes de un 13,8%. África mostró los fletes más altos en relación al valor de las importaciones llegando al 10% en el 2005.

Los países de Oceanía están ubicados después de África en términos de costos de fletes, lo que equivale a 9,1% en 2005.

En el mismo año, se estimó que un 77% del valor de las importaciones, y un 58,9% de pago por fletes del total de los países en desarrollo correspondía a países Asiáticos, en los que los costos de fletes como porcentaje del valor de las importaciones alcanzó un 5,9%.

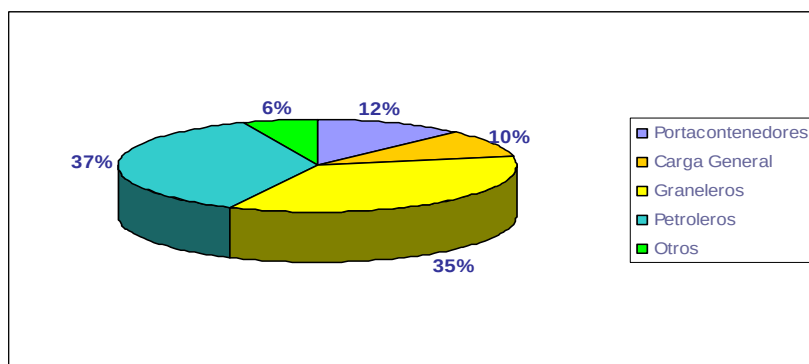
El porcentaje de los países en desarrollo de América por los valores de importación fue de un 13,1%, mientras que su participación estimada por costos de flete asciende a un 7,5% del total de los países en desarrollo. En cuanto a los costos de flete en relación al valor de las importaciones se mantuvo en un 4,4%.

En conjunto, los países en desarrollo continúan registrando los más altos valores de flete, seguido de las economías en transición y finalmente, de los países desarrollados (ver figura N° 7).

3. 1. 3. La Flota Mercante Mundial

Al 1º de enero de 2007, la flota mercante mundial estaba compuesta por 94.936 buques con un tonelaje combinado de 1.042.326.000 TPM (más de 1 billón de TPM) considerando buques de más de 100 TRG (ver figura Nº 9). Se observa que los buques petroleros conforman el 37% de la flota mercante, seguido de los graneleros con un 35%, sumando en conjunto el 72% de la flota. Los portacontenedores abarcan el 12%, y los buques de carga general un 10%, el 6% restante está constituido por otro tipo de naves.

Figura Nº 9: **Porcentaje de los Diferentes Tipos de Buque en la Flota Mercante Mundial a Enero de 2007**



Fuente: Elaboración propia a partir de información compilada por secretaria de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay.

Tabla Nº 6: **Tipos de Buque de la Flota Mercante Mundial a Enero de 2007**

Tipos de Buque	TPM	% TPM
Portacontenedores	128.321.000	12,3
Carga General	100.934.000	9,7
Graneleros	367.542.000	35,3
Petroleros	382.975.000	36,7
Otros	62.554.000	6,0
Total	1.042.326.000	100,0

Fuente: compilado por secretaria de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay

La tabla N° 7 agrupa a las 35 banderas que registran las flotas más grandes ordenadas por tonelaje (TPM). En conjunto, estos países suman 959 millones de TPM, lo que corresponde al 92% de la flota mundial. Mientras que los 5 países con mayor tonelaje reúnen un 48% del total.

Catorce de las 35 banderas de registro más importantes abastecen sobretudo a sus nacionales. Estos son Grecia, China, República de Corea, Japón, India, Italia, Alemania, Estados Unidos, República Islámica de Irán, Federación Rusa, Turquía, Bélgica, Indonesia y Taiwán Provincia de China.

Existen 7 países que proveen de su bandera a sus nacionales y una parte significativa de extranjeros. Estos son Hong Kong (China) (aproximadamente 61% de su tonelaje es controlado por extranjeros), Singapur (70%), Reino Unido (56%), Malasia (24%), Holanda (33%), Filipinas (61%) y Tailandia (34%).

Tabla N° 7: Las 35 Banderas de Registro con Mayor Tonelaje, al 1 de Enero de 2007

País de registro	N° de buques	% de la Flota mundial (buques)	TPM (1.000 TPM)	% de la Flota mundial (TPM)	TPM promedio de los buques	% de nacionales del país de registro
Panamá	7.199	7,58	232.148	22,27	32.247	0
Liberia	1.908	2,01	105.227	10,10	55.150	0
Bahamas	1.394	1,47	55.238	5,30	39.625	0
Grecia	1.459	1,54	55.145	5,29	37.796	92
Islas Marshall	963	1,01	54.644	5,24	56.744	26
Hong Kong (China)	1.159	1,22	54.341	5,21	46.886	39
Singapur	2.080	2,19	51.043	4,90	24.540	30
Malta	1.287	1,36	40.201	3,86	31.236	0
China	3.700	3,90	34.924	3,35	9.439	99
Chipre	966	1,02	29.627	2,84	30.670	8
NIS	614	0,65	20.285	1,95	33.038	61
Rep. Corea	2.829	2,98	16.540	1,59	5.847	96
Japón	6.713	7,07	15.083	1,45	2.247	100
Isle of Man	360	0,38	14.225	1,36	39.514	38
India	1.185	1,25	14.190	1,36	11.974	98
Italia	1.566	1,65	13.279	1,27	8.480	92
Alemania	875	0,92	13.172	1,26	15.054	99
Reino Unido	1.596	1,68	12.810	1,23	8.026	44
Estados Unidos	6.422	6,76	12.354	1,19	1.924	83
Antigua y Barbuda	1.081	1,14	10.400	1,00	9.621	0
DIS	418	0,44	10.004	0,96	23.933	97
Bermuda	149	0,16	9.361	0,90	62.829	6
Rep. Irán	475	0,50	8.953	0,86	18.848	100
Malasia	1.101	1,16	8.571	0,82	7.784	76
San Vicente y las Granadina	1.063	1,12	8.552	0,82	8.045	0
Fed. Rusa	3.650	3,84	7.612	0,73	2.085	94
Turquía	1.182	1,25	7.223	0,69	6.111	99
Bélgica	233	0,25	6.995	0,67	30.019	93
Filipinas	1.843	1,94	6.704	0,64	3.637	39
Indonesia	4.286	4,51	6.392	0,61	1.491	94
Holanda	1.258	1,33	5.828	0,56	4.633	67
Islas Caimán	157	0,17	4.637	0,44	29.538	7
FIS	55	0,06	4.636	0,44	84.296	30
Taiwán (Prov. China)	629	0,66	4.398	0,42	6.991	93
Tailandia	790	0,83	4.320	0,41	5.469	66
Total 35 países o territorios	62.645	65,99	959.062	92,01	15.309	32
Total Mundial	94.936	100,00	1.042.351	100,00	10.980	34

Fuente: Compilado por la secretaría de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay.

El porcentaje de nacionales del país de registro está basado considerando buques con tonelaje de 1.000 TRG y superior.

3.1.4. Las Principales Flotas Mundiales Según el País de Nacionalidad del Armador

Los 35 países que controlan las flotas más grandes están ubicados en la tabla N° 8 de acuerdo al TPM. Estos 35 países en conjunto controlan el 95,33% de la flota mundial a principios del 2007.

Grecia continúa siendo el país que controla la mayor flota con un total de 170,2 millones de TPM y 3.084 buques, seguido de Japón (147,5 millones de TPM y 3.330 buques), Alemania (85 millones de TPM y 2.964 buques), China (70,4 millones de TPM y 3.184 buques) y Noruega (48,7 millones de TPM y 1.810 buques). En conjunto estos cinco países tienen un 53% de la flota mundial.

El 29% de la flota griega en TPM está controlada por nacionales, mientras que el 71% restante está registrada por extranjeros. En cuanto a los tipos de buques, la flota griega tiene 82,5 millones de TPM de graneleros, 73,5 millones de TPM de petroleros, 7 millones de TPM de portacontenedores, 4,7 millones de TPM de buques de carga general y 2,4 millones de TPM de buques de otros tipos.

Los armadores griegos son los principales usuarios de banderas extranjeras, con 14 millones de TPM de petroleros registrados bajo la bandera de Liberia y 14,9 millones de TPM graneleros registrados en Malta.

El tonelaje promedio de los buques de bandera griega es de 70.000 TPM, mientras que los buques griegos matriculados en registros extranjeros tienen en promedio unas 51.000 TPM.

Tabla N° 8: Los 35 Países y Territorios que Controlan las Flotas más Importantes, al 1 de enero de 2007

País o territorio de domicilio	N° de Buques			Tonelaje, en miles de TPM				
	Bandera Nacional	Bandera Extranjera	Total	Bandera Nacional	Bandera Extranjera	Total	Bandera extranjera como % del total	Total como % del total mundial
Grecia	707	2.377	3.084	49.771	120.411	170.182	70,75	17,39
Japón	719	2.611	3.330	11.822	135.685	147.507	91,99	15,07
Alemania	403	2.561	2.964	12.843	72.200	85.043	84,90	8,69
China	1.870	1.314	3.184	32.229	38.162	70.391	54,21	7,19
Noruega	768	1.042	1.810	13.907	34.790	48.697	71,44	4,98
Estados Unidos	847	919	1.766	22.705	25.555	48.260	52,95	4,93
Hong Kong (China)	296	393	689	19.180	25.873	45.053	57,43	4,60
Rep. De Corea	662	379	1.041	14.486	17.802	32.288	55,14	3,30
Reino Unido	375	480	855	9.504	17.252	26.756	64,48	2,73
Singapur	499	295	794	14.887	10.836	25.723	42,13	2,63
Taiwán	97	477	574	4.076	20.781	24.857	83,60	2,54
Prov. China								
Dinamarca	306	475	781	9.817	12.061	21.878	55,13	2,24
Fed. Rusa	1.629	574	2.203	6.462	11.644	18.106	64,31	1,85
Italia	575	164	739	11.559	4.403	15.962	27,58	1,63
India	404	52	456	13.288	1.529	14.817	10,32	1,51
Suiza	29	341	370	810	11.691	12.501	93,52	1,28
Bélgica	74	152	226	6.462	6.028	12.490	48,26	1,28
Arabia Saudita	63	87	150	949	10.912	11.861	92,00	1,21
Turquía	448	426	874	6.370	4.557	10.927	41,70	1,12
Irán	156	28	184	8.845	1.148	9.993	11,49	1,02
Holanda	501	238	739	4.338	4.407	8.745	50,39	0,89
Emiratos Árabes	51	315	366	615	6.304	6.919	91,11	0,71
Indonesia	679	114	793	4.382	2.301	6.683	34,43	0,68
Malasia	303	54	357	6.285	371	6.656	5,57	0,68
Suecia	161	185	346	1.888	4.530	6.418	70,58	0,66
Chipre	97	125	222	2.439	3.714	6.153	60,36	0,63
Francia	168	141	309	2.865	3.101	5.966	51,98	0,61
Canadá	219	121	340	2.676	3.269	5.945	54,99	0,61
Brasil	136	15	151	2.559	2.316	4.875	47,51	0,50
Kuwait	39	29	68	3.419	1.364	4.783	28,52	0,49
España	186	161	347	918	3.502	4.420	79,23	0,45
Filipinas	221	35	256	2.023	1.115	3.138	35,53	0,32
Vietnam	322	30	352	2.542	502	3.044	16,49	0,31
Tailandia	260	38	298	2.498	415	2.913	14,25	0,30
Australia	46	39	85	1.338	1.531	2.869	53,36	0,29
Total (35 países o territorios)	14.316	16.787	31.103	310.757	622.062	932.819	66,69	95,33
Total Mundial	16.407	18.415	34.822	329.259	649.298	978.557	66,35	100,00

Fuente: Compilado por la secretaría de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay

3. 1. 5. La Evolución de las Banderas de Conveniencia en el Comercio Marítimo Mundial

Según el Lloyd's Register of Shipping el tonelaje registrado bajo banderas de conveniencia el 2007 ascendía al 66,35% del total de la flota mundial, siendo Panamá el país que registra el mayor tonelaje del mundo con 232 millones de toneladas de peso muerto equivalentes al 22,3% de la flota mundial, con más de 7 mil naves. En segundo lugar está Liberia con 105 millones de TPM, que corresponde al 10,1% de la flota mundial. Estos dos registros son seguidos por 5 banderas que registran entre 51 y 55 millones de TPM cada uno (cercano al 5% de la flota mundial); estos son Bahamas, Grecia, Islas Marshall, Hong Kong (China) y Singapur.

Aunque en general están abiertos a cualquier armador, la mayoría de los registros se especializan en armadores domiciliados en ciertos países, es así como la bandera panameña es usada predominantemente por naves de armadores de Japón, Grecia, China, Taiwán provincia de China y Suiza.

Los japoneses cuentan con aproximadamente la mitad de las TPM registradas en Panamá. Desde la perspectiva del país de residencia, los armadores de Japón y Suiza confían a Panamá como bandera de registro de sus naves, cada uno tiene más del 75% de su flota nacional registrada en Panamá. En cuanto al tipo de buque, el 33% de las TPM a nivel mundial son graneleros registrados bajo bandera panameña.

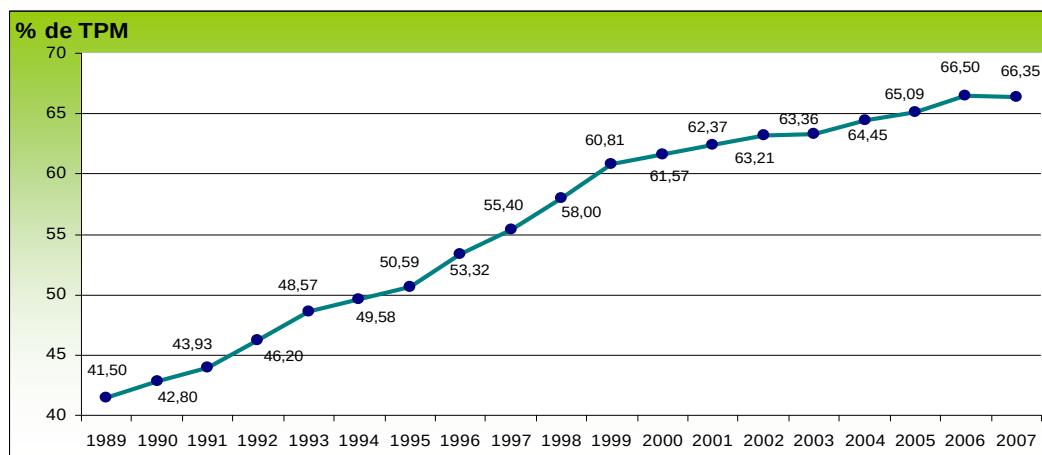
Los buques registrados en Liberia, son preferentemente de armadores de Alemania (en su mayoría portacontenedores) y Grecia, Federación Rusa y Arabia Saudita (principalmente petroleros). Arabia Saudita confía a Liberia el registro de más de la mitad de su flota nacional. Liberia cuenta con más del 10% de TPM de la flota mundial.

Aparte de Panamá y Liberia, existen otros 4 registros - Bahamas, Malta, San Vicente y las Granadinas, y Antigua y Barbuda - con menos del 1% de las TPM registrados por armadores domiciliados en el mismo país, como se puede observar en la Tabla N° 6. El 75% de las TPM registradas en Malta son de armadores griegos, más del 90% de la flota de Antigua y Barbuda pertenece a armadores alemanes, y cerca del 60% de las TPM de San Vicente y las Granadinas son de armadores griegos y chinos.

Desde que la UNCTAD comenzó a registrar la cantidad de TPM de las banderas de Conveniencia en 1989, este tonelaje se ha incrementado cada año hasta el 2006. Sin

embargo, entre enero de 2006 y el 2007, por primera vez, la participación de estos registros disminuyó levemente de 66,5 a 66,35% (ver figura N° 10).

Figura N° 10: **Banderas de Conveniencia en TPM, 1989 – 2007**



Fuente: Compilado por la secretaría de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay

* Buques de 1.000 TRG y superior.

La tabla N° 9 indica el tonelaje registrado en 14 países o territorios de registro abiertos entre 2004 y 2007. Los países han sido divididos en dos grupos, los ocho Registros de Conveniencia más importantes y seis Segundos Registros. Los datos comparan el total del tonelaje inscrito en estos países y la participación de nacionales de estos registros como dueños de una parte de las TPM registradas. En los Registros de Conveniencia el porcentaje de participación de nacionales alcanza el 2007 un 8% en Chipre con 2.439 TPM, siendo este el valor más alto. Mientras que en los Segundos Registros el mayor porcentaje de participación de nacionales lo tiene el Registro Internacional Danés DIS con un 97% equivalente a casi 10 mil TPM.

Se puede apreciar que la participación en los Segundos Registros por parte de nacionales es superior al de los Registros de Conveniencia, como es el caso del Segundo Registro Danés (DIS), el Segundo Registro Noruego (NIS), Hong Kong (China) y Singapur. Otros Segundos Registros tienen un vínculo especial con ciertos países, puesto que son territorios actualmente dependientes o lo fueron, sus nacionales controlan una parte importante del tonelaje registrado en estos territorios, tal es el caso de Isla de Man con Reino Unido con un 36% de TPM, Islas Marshall con Estados Unidos con un 33% y Las Antillas Holandesas con Holanda que alcanza el 41% del tonelaje de este registro.

En la tabla N°10 se muestra un resumen de las verdaderas nacionalidades de las principales Flotas de Registro Abierto al 1 de Enero de 2007.

Tabla N° 9: Tonelaje registrado en los Registros Abiertos más importantes a nivel mundial, al 1 de Enero de 2007 (miles de TPM)

País o Territorio de registro	Total TPM registrado en el país de registro				Participación de nacionales del país de registro						
	2004	2005	2006	2007	TPM registrados en la Flota				% registrado en la		
					2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006
8 Registros de conveniencia más importantes											
Panamá	168.710	177.866	194.708	231.993	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	74.083	76.372	84.483	105.182	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	42.552	41.835	46.528	55.395	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Malta	35.348	30.971	32.637	40.440	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Chipre	31.706	31.583	27.250	30.068	1.062	459	0	2.439	3,3	1,5	0,0
Bermuda	5.446	6.206	5.568	9.361	0	0	0	562	0,0	0,0	0,0
San Vicente y Las Granadinas	6.562	6.857	6.958	8.527	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	7.306	8.383	8.744	10.468	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total Registros de Conveniencia	371.713	380.073	406.876	491.434	1.062	459	0	3.001	-	-	-
6 Segundos Registros											
Singapur	36.486	40.934	47.999	50.981	11.704	12.424	14.695	14.887	32	30	31
HIS	24.007	21.265	19.399	20.285	19.873	12.396	12.075	12.374	83	58	62
Hong Kong (China)	34.468	43.957	44.843	54.734	15.376	17.246	17.973	19.180	45	39	40
Islas Marshall	31.625	38.088	42.106	54.278	11.018	10.828	13.748	14.112	35	28	33
Isle of Man	9.355	12.073	13.501	14.222	5.255	4.700	4.938	5.404	56	39	37
DIS	8.976	8.859	9.532	10.004	8.547	8.330	9.184	9.704	95	94	96
Total Segundos Registros	144.917	165.176	177.380	204.504	71.773	65.924	72.613	75.661	-	-	-
Total Registros Abiertos	516.630	545.249	584.256	695.938	72.835	66.383	72.613	78.662	-	-	-

Fuente: Compilado por la secretaría de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay.

Tabla N°10: Verdadera Nacionalidad de las Principales Flotas de Registros Abiertos al 1 de Enero de 2007

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Islas Marshall			Malta			Chipre	
	Nº de buques	TPM	%	Nº de buques	TPM	%	Nº de buques	TPM	%	Nº de buques	TPM	%	Nº de buques	TPM	%	Nº de buques	TPM
Grecia	546	22.211	10,2	288	18.834	19,5	228	12.632	25,0	190	11.687	23,9	473	25.832	74,2	313	15.540
Japón	2.082	112.196	51,6	102	5.570	5,8	59	3.608	7,1	5	205	0,4	1	27	0,1	19	467
Alemania	34	5.231	2,4	669	30.022	31,1	39	2.281	4,5	190	10.185	20,8	59	1.720	4,9	185	4.998
China	460	15.567	7,2	51	2.977	3,1	5	211	0,4	2	72	0,1	13	216	0,6	10	238
Noruega	68	1.580	0,7	40	2.695	2,8	268	6.836	13,5	66	6.582	13,5	62	503	1,4	17	791
Estados Unidos	145	2.278	1,0	105	3.610	3,7	166	10.352	20,5	191	12.889	26,4	8	68	0,2	7	22
Hong Kong (China)	159	10.579	4,9	23	1.116	1,2	7	638	1,3	9	584	1,2	2	46	0,1	1	19
Rep. De Corea	297	15.904	7,3	4	463	0,5	0	0	0,0	2	455	0,9	5	131	0,4	3	76
Reino Unido	43	1.010	0,5	34	1.132	1,2	86	1.906	3,8	10	721	1,5	8	114	0,3	25	1.216
Singapur	78	2.470	1,1	42	4.833	5,0	11	389	0,8	6	330	0,7	0	0	0,0	1	30
Taiwán Prov. de China	306	10.202	4,7	76	5.793	6,0	2	110	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Dinamarca	31	732	0,3	8	231	0,2	71	948	1,9	4	260	0,5	7	197	0,6	2	47
Fed. Rusa	12	177	0,1	86	7.265	7,5	6	37	0,1	4	75	0,2	69	788	2,3	51	1.532
Italia	10	138	0,1	19	1.133	1,2	8	461	0,9	2	156	0,3	39	857	2,5	3	11
India	26	751	0,3	2	154	0,2	1	8	0,0	0	0	0,0	1	38	0,1	0	0
Suiza	234	9.431	4,3	10	280	0,3	2	97	0,2	14	417	0,9	24	447	1,3	4	68
Bélgica	12	256	0,1	0	0	0,0	13	168	0,3	0	0	0,0	10	72	0,2	1	9
Arabia Saudita	12	289	0,1	26	6.600	6,9	15	2.788	5,5	3	928	1,9	0	0	0,0	0	0
Turquía	45	375	0,2	3	53	0,1	9	351	0,7	32	933	1,9	127	1.933	5,6	0	0
Irán	7	88	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	14	871	2,5	2	148
Holanda	33	321	0,1	42	763	0,8	34	1.283	2,5	1	2	0,0	5	32	0,1	23	159
Emiratos Árabes Unidos	111	1.719	0,8	20	1.097	1,1	19	1.147	2,3	9	354	0,7	11	310	0,9	11	525
Indonesia	42	541	0,2	1	79	0,1	3	102	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Malasia	18	91	0,0	0	0	0,0	11	73	0,1	3	37	0,1	0	0	0,0	0	0
Suecia	7	68	0,0	9	380	0,4	9	69	0,1	3	18	0,0	1	9	0,0	2	9
Chipre	14	746	0,3	6	272	0,3	16	625	1,2	38	1.082	2,2	16	484	1,4	97	2.439
Francia	12	229	0,1	3	131	0,1	40	1.187	2,3	0	0	0,0	4	45	0,1	0	0
Canadá	4	43	0,0	2	32	0,0	14	557	1,1	4	143	0,3	16	64	0,2	2	60
Brasil	7	1.101	0,5	3	456	0,5	1	149	0,3	2	605	1,2	0	0	0,0	0	0
Kuwait	2	109	0,0	1	42	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
España	58	422	0,2	0	0	0,0	11	1.366	2,7	2	98	0,2	1	17	0,0	8	309
Filipinas	16	318	0,1	0	0	0,0	1	28	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	1	2
Vietnam	9	165	0,1	1	65	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Tailandia	10	62	0,0	0	0	0,0	1	17	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Australia	4	80	0,0	2	355	0,4	2	95	0,2	4	73	0,1	0	0	0,0	0	0
Total 35 países/territorios	4.954	217.480	100,0	1.668	96.492	100,0	1.158	50.517	100,0	793	48.893	100,0	976	34.823	100,0	788	28.715
% compartido 35 países/territorios	15,9	23,3	-	5,4	10,3	-	3,7	5,4	-	2,5	5,2	-	3,1	3,7	-	2,5	3,1

Continuación Tabla N° 10

País o territorio de domicilio	Isla de Man			Antigua y Barbuda			San Vicente y las Granadinas			Bermuda			Total de los 10 registros abiertos más importantes					Total de nacionales que controlan la flota en miles de TPM	Princ. 10 registros % del total de nacionales que controlan la flota
	Nº buques	Miles TPM	%	Nº de buques	Miles TPM	%	Nº de buques	Miles TPM	%	Nº de buques	Miles TPM	%	Nº de buques	% de buques	Miles TPM	% TPM	Tonelaje promedio buques		
Grecia	46	3.953	28,5	3	26	0,3	85	2.376	36,2	2	88	1,5	2.171	19,3	113.153	22,5	52.120	170.181	66,5
Japón	4	13	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2.272	20,2	122.085	24,3	53.735	147.507	82,8
Alemania	55	822	5,9	889	9.020	92,5	4	20	0,3	21	747	12,3	1.246	11,1	56.026	11,1	44.965	85.043	65,9
China	0	0	0,0	0	0	0,0	111	2.198	33,5	0	0	0,0	652	5,8	21.479	4,3	32.944	70.390	30,5
Noruega	52	2.519	18,1	11	147	1,5	27	99	1,5	5	58	1,0	605	5,4	21.663	4,3	35.806	48.697	44,5
Estados Unidos	5	289	2,1	7	20	0,2	27	198	3,0	29	381	6,6	683	6,1	30.089	6,0	44.054	48.261	62,3
Hong Kong (China)	0	0	0,0	0	0	0,0	6	96	1,5	15	2.127	36,6	222	2,0	15.203	3,0	68.484	45.053	33,7
Rep. De Corea	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	311	2,8	17.029	3,4	54.757	32.287	52,7
Reino Unido	90	5.281	38,0	5	44	0,5	12	138	2,4	6	399	5,8	314	2,8	11.878	2,4	37.827	26.757	44,4
Singapur	2	94	0,7	0	0	0,0	5	77	1,2	1	155	2,7	146	1,3	8.378	1,7	57.383	25.723	32,6
Taiwan Prov. de China	0	0	0,0	0	0	0,0	3	4	0,1	0	0	0,0	387	3,4	16.108	3,2	41.622	24.858	64,8
Dinamarca	67	501	3,6	17	117	1,2	15	37	0,6	0	0	0,0	205	1,8	2.952	0,6	14.399	21.878	13,5
Fed. Rusia	0	0	0,0	5	14	0,1	25	285	4,3	0	0	0,0	253	2,3	10.159	2,0	40.153	18.106	56,1
Italia	2	150	1,1	0	0	0,0	19	229	3,5	0	0	0,0	102	0,9	3.136	0,6	30.744	15.962	19,6
India	0	0	0,0	0	0	0,0	8	120	1,8	0	0	0,0	38	0,3	1.071	0,2	28.178	14.817	7,2
Suiza	0	0	0,0	4	184	1,9	17	302	4,6	0	0	0,0	305	2,7	11.042	2,2	36.205	12.501	88,3
Bélgica	0	0	0,0	1	4	0,0	9	29	0,4	3	23	0,4	48	0,4	559	0,1	11.642	12.490	4,5
Arabia Saudita	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3	0,0	0	0	0,0	57	0,5	10.668	2,1	187.161	11.861	89,9
Turquía	2	7	0,0	9	36	0,4	18	87	1,3	0	0	0,0	236	2,2	3.738	0,7	15.840	10.327	34,2
Irán	0	0	0,0	0	0	0,0	3	7	0,1	0	0	0,0	26	0,3	1.114	0,2	42.837	9.994	11,1
Holanda	1	2	0,0	16	71	0,7	7	13	0,2	1	273	4,7	147	1,3	2.849	0,6	19.381	8.745	32,6
Emiratos Árabes Unidos	0	0	0,0	0	0	0,0	18	103	1,6	0	0	0,0	199	1,8	5.255	1,0	26.405	6.918	76,0
Indonesia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	46	0,4	722	0,1	15.699	6.684	10,8
Malasia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	32	0,3	201	0,0	6.276	6.657	3,0
Suecia	3	97	0,7	1	2	0,0	2	5	0,1	15	1.239	21,3	51	0,5	1.894	0,4	37.129	6.418	29,5
Chipre	4	150	1,1	1	44	0,4	3	29	0,4	0	0	0,0	194	1,7	5.827	1,2	30.036	6.153	34,7
Francia	2	8	0,1	1	4	0,0	17	56	0,9	1	7	0,1	79	0,7	1.664	0,3	21.058	5.965	27,9
Canadá	0	0	0,0	0	0	0,0	7	27	0,4	0	0	0,0	49	0,4	927	0,2	18.928	5.945	15,6
Brasil	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	13	0,1	2.311	0,5	177.788	4.875	47,4
Kuwait	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	3	0,0	150	0,0	50.138	4.783	3,1
España	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	80	0,7	2.212	0,4	27.649	4.420	50,0
Filipinas	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	18	0,2	348	0,1	19.343	3.137	11,1
Vietnam	0	0	0,0	3	10	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	10	0,1	230	0,0	22.996	3.045	7,6
Tailandia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	11	0,1	79	0,0	7.204	2.913	2,7
Australia	0	0	0,0	1	6	0,1	0	0	0,0	5	371	6,4	14	0,1	973	0,3	69.476	2.869	33,9
Total 35 países/territorios	335	13.886	100,0	954	9.749	100,0	449	6.558	100,0	104	5.808	100,0	11.225	100,0	503.172	100,0	44.826	992.820	53,9
% compartido 35 países/territorios	1,1	1,5		3,1	1,0		1,4	0,7		0,3	0,6								

Fuente: Compilado por la secretaría de la UNCTAD en base a datos suministrados por Lloyd's Register Fairplay.
Buques de 1.000 TRG y superior.

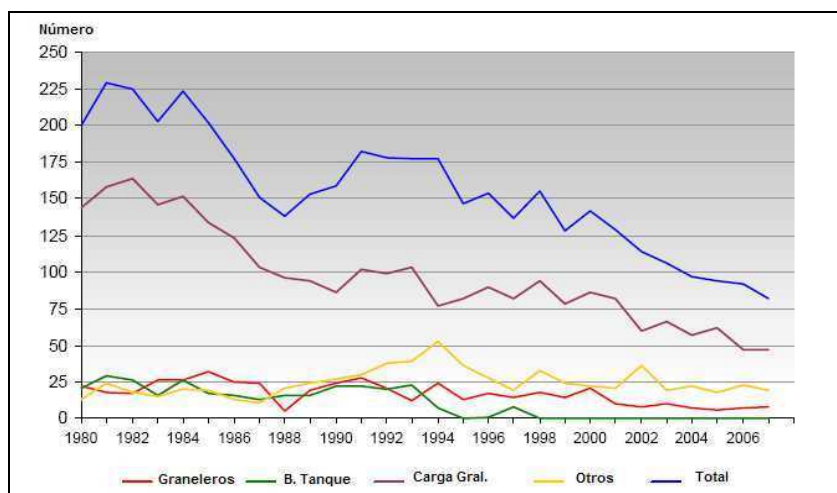
3. 2. Seguridad en la Flota Mercante

La seguridad del transporte marítimo ha mejorado considerablemente. Estas mejoras se reflejan en la disminución de los buques perdidos a causa de siniestros. Las estadísticas recogidas por el Lloyds Register of Shipping (y ahora por LR-Fairplay), señalan que entre 1966 y 1985 se perdieron como mínimo 300 buques por año. Los peores años, 1978 y 1979, registraron en total 938 pérdidas, equivalente a una relación de 6,7 buques por cada mil de la flota mundial. En 1959 la relación era de cinco buques perdidos por cada mil. El número y porcentaje de pérdidas comenzó a descender considerablemente en 1980 y desde entonces ha seguido disminuyendo. En 1990 el número de pérdidas anuales se redujo a menos de 200, el equivalente a 2,4 buques por cada mil. En 2000 la cifra se redujo de nuevo, esta vez a 167 buques, un 1,90 por mil, y en 2004 se aproximó al importante hito de 100 buques.

3. 2. 1. Reducción de Pérdidas de Buques

En la actualidad son pocos los buques que se hunden en el mar. La mayoría de las pérdidas se refieren a los buques que al resultar dañados son declarados como “pérdida total” por los aseguradores de casco, ya que desde el punto de vista económico no es rentable repararlos, lo que se denomina como “pérdida total constructiva”.

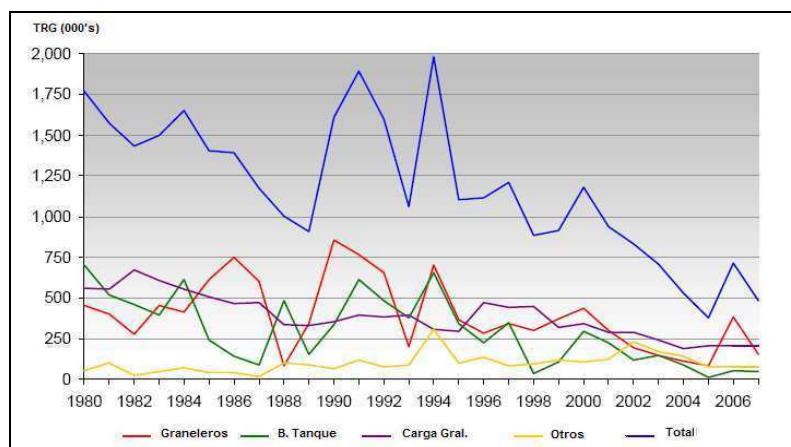
Figura N° 11: **Pérdidas Totales 1980 – 2007**
Por Número, buques sobre 500 TRG



Fuente: LMIU, informes de pérdidas de Lista del Lloyds.

La figura N° 11 muestra las pérdidas totales de la flota mercante mundial entre 1980 y el 2007, período en el que se aprecia una significativa disminución de pérdidas totales, de cerca de 200 en 1980 a 82 en el 2007, se han reducido en un 60% en un período de 27 años.

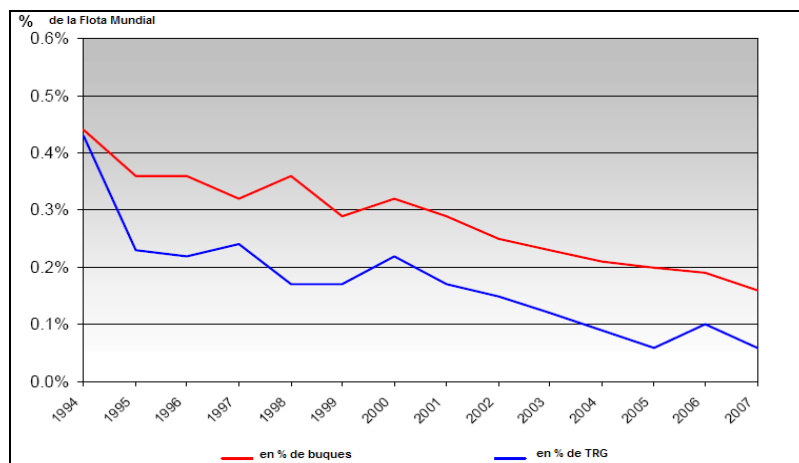
Figura N° 12: Pérdidas Totales 1980 – 2007 por Tonelaje, buques sobre 500 TRG



Fuente: LMIU, informes de pérdidas de Lista del Lloyds.

Entre 1980 y el 2007 la tendencia es a la disminución de pérdidas totales de buques (Ver figura N° 12), sin embargo en cuanto al tonelaje, el año 2006 se experimentó un incremento de pérdidas totales de un 40% (de 508.141 a aumentado a 715.032), mientras que la tendencia de los años anteriores era a la baja. El tonelaje perdido en el 2007 es de 481.741, un 5% menos que el 2006.

Figura N° 13: Pérdidas Totales 1994 – 2007 como porcentaje de la Flota Mundial, buques sobre 500 TRG

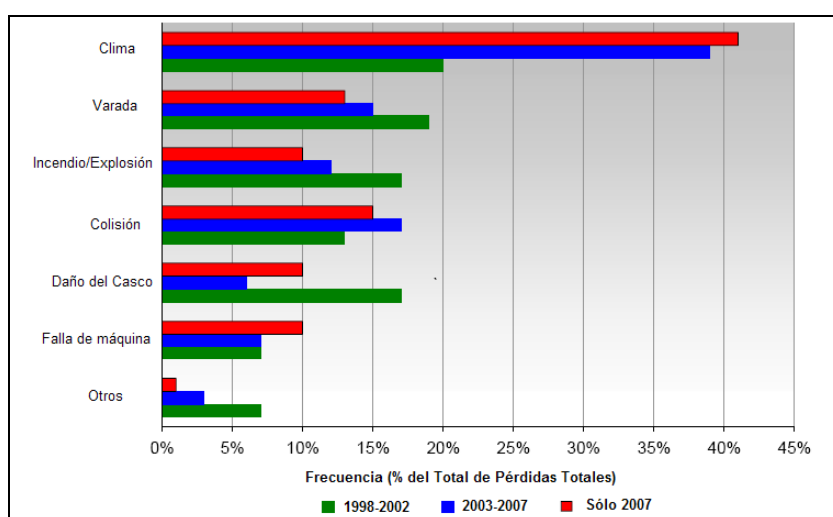


Fuente: LMIU, informes de pérdidas de Lista del Lloyds.

El incremento en pérdidas totales, afecta a su vez la relación de pérdidas totales como porcentaje de la flota mundial. Desde el 2005 con un 0,06% al 2006 con un 0,11%, mientras que en 2007 asciende a un 0,08%. Sin embargo, continúa siendo menor en comparación al 0,4% de principios de 1990 (Ver figura N° 13 y figura N° 14).

En cuanto a las causas que provocan los accidentes que desencadenan pérdidas totales, el clima continúa siendo la principal, con una frecuencia por sobre el 40%, seguida de las colisiones con un 15% y las varadas con un 13% en el 2007.

Figura N° 14: Pérdidas Totales 1998 – 2007
Por Causa, Buques sobre 500 TRG

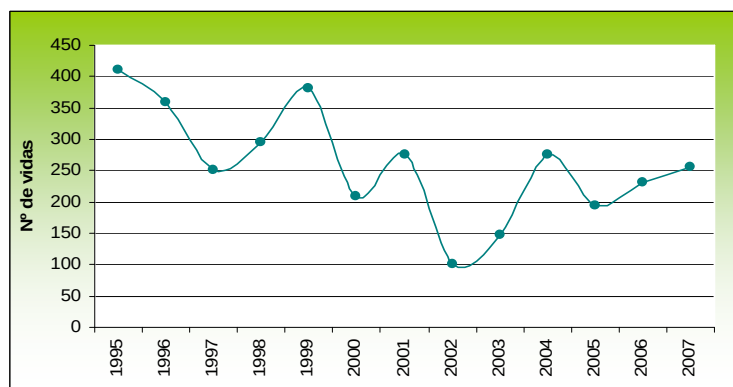


Fuente: LMIU, informes de pérdidas de Lista del Lloyds.

3. 2. 2. Reducción de Pérdidas de Vidas Humanas en el Mar

La pérdida de vidas en el mar es un hecho relativamente bajo, la tendencia general es una reducción en el número de accidentes fatales, pese al crecimiento de número de buques a la flota mundial. Sin embargo, durante el 2006 y el 2007 se produjo un incremento de accidentes fatales.

La figura N° 15 muestra el número de pérdidas de vidas en buques de carga considerando la industria completa, que emplea más de 1.250.000 personas, más los trabajadores de comercio costero.

Figura N° 15: **Pérdidas de vidas en buques de carga**

Fuente: Lloyd's Register Fairplay

3. 2. 3. Reducción de Derrames de Petróleo

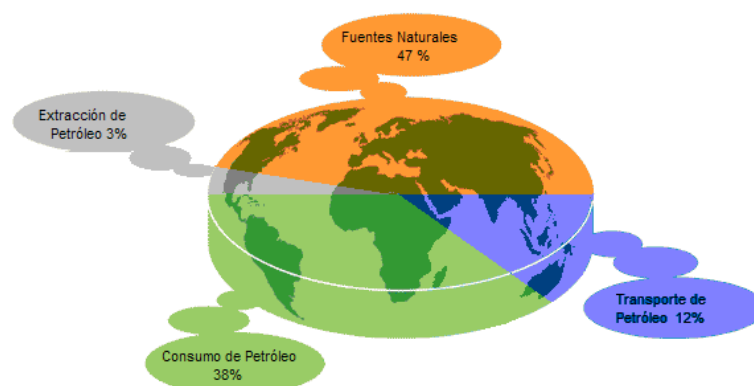
A diferencia de lo que comúnmente se piensa los derrames de petróleo derivados de los accidentes marítimos o de las operaciones habituales en la explotación de los buques tanque no son la principal fuente de contaminación marítima.

Se estima que de la contaminación marítima por hidrocarburos el transporte marítimo, es responsable de sólo el 12% del total de los derrames de petróleo (ver Figura N° 16).

Las fuentes de la contaminación marítima por hidrocarburos, según datos del Consejo Nacional de Investigación de Estados Unidos (NRC; Nacional Research Council) se distribuyen de la siguiente forma:

- ⚓ El 47% procede de fuentes naturales. Se trata del crudo que se introduce en el mar desde los estratos geológicos del lecho marino, alterando el ecosistema marino del entorno donde se produce.
- ⚓ El 38% se origina como consecuencia del consumo de hidrocarburos, que comprende todas las descargas desde tierra (industriales, urbanas, etc.) que terminan en el mar, y de los pequeños derrames de los buques no petroleros.
- ⚓ El 12% llega al mar como consecuencia del transporte de petróleo. De ese 12% sólo el 8% es atribuible a derrames de accidentes de petroleros, y el 4% a descargas operacionales (derrames de menos de 7 toneladas producidos en las operaciones de carga, descarga y toma de combustible por los buques).
- ⚓ El 3% se produce por las actividades marinas de exploración y producción de petróleo y gas.

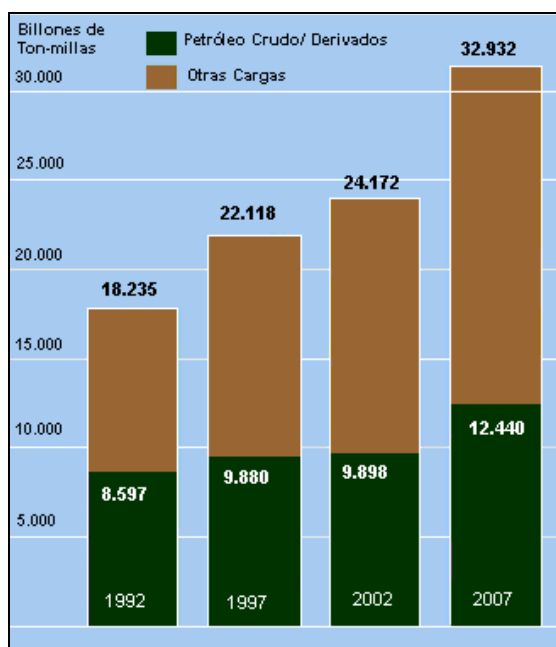
Figura N° 16: Fuentes de la Contaminación Marítima por Hidrocarburos



Fuente: Consejo Nacional de Investigación de Estados Unidos (NRC; Nacional Research Council)

Entre 1992 y 2007, el transporte marítimo se incrementó en un 80%, de 18.235 billones de toneladas milla a 32.932 billones de toneladas milla. Se estima que el transporte de petróleo y sus derivados tuvieron una participación de casi un 45%, en este incremento con 8.597 billones de toneladas milla a 12.440 billones de toneladas milla durante el mismo período (ver figura N° 17).

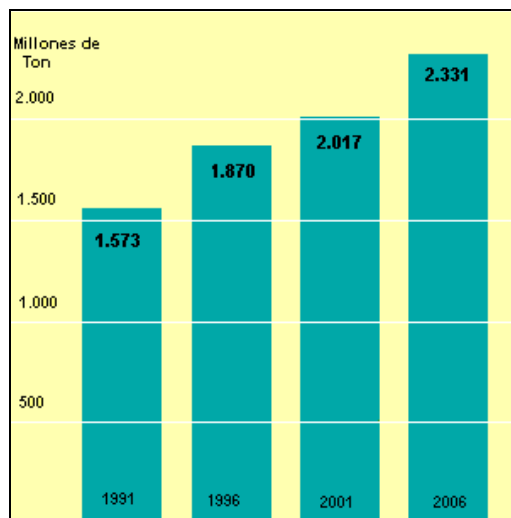
Figura N° 17: Transporte Marítimo Mundial (toneladas milla)



Fuente: Fearnleys Review

En términos de tonelaje, la cantidad de petróleo transportado por mar se incrementó de 1.600 millones de toneladas en 1992 a sobre 2.400 millones de toneladas en 2006 (figura N° 18).

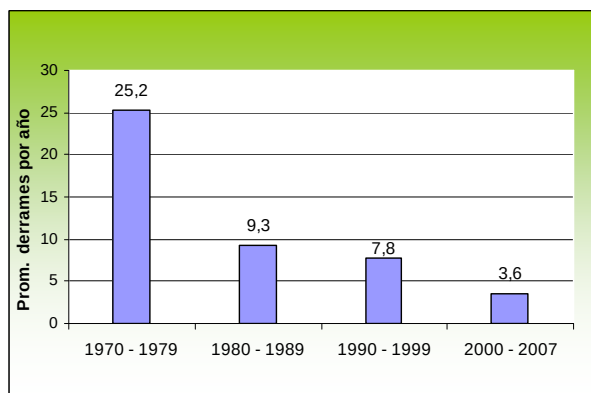
Figura N° 18: **Transporte Marítimo Mundial de Petróleo Crudo y sus Derivados (toneladas)**



Fuente: Fearnleys Review

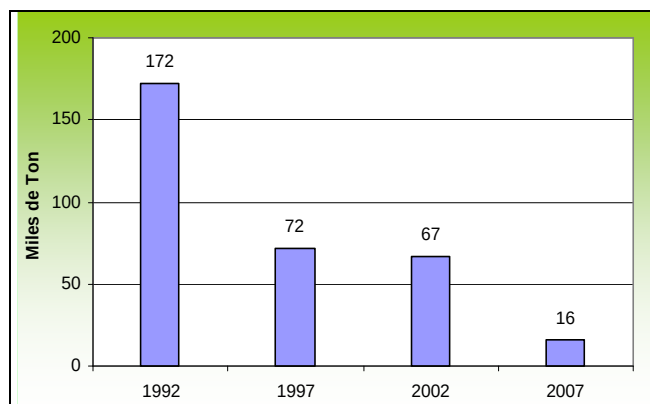
Más de 32 millones de toneladas fueron transportadas entre 1992 y 2006, mientras que el número de derrames entre esos años muestra una constante reducción. Aunque se han producido ocasionalmente serios accidentes como la pérdida del Érika y el Prestige, la industria muestra un mejoramiento continuo, tanto en la cantidad de toneladas derramadas, con una disminución de un 90% en 15 años, de 172 mil en 1992 a 16 mil en el 2007, como en el número de derrames de petróleo que ha disminuido en más de la mitad en el mismo período como se puede apreciar en las figuras N° 19 y 20.

Figura N° 19: **Cantidad Promedio de Derrames de Petróleo (sobre 700 toneladas)**



Fuente: P&I Club UK.

Figura N° 20: **Cantidad estimada de Toneladas de Petróleo Derramadas**
(miles de Toneladas)

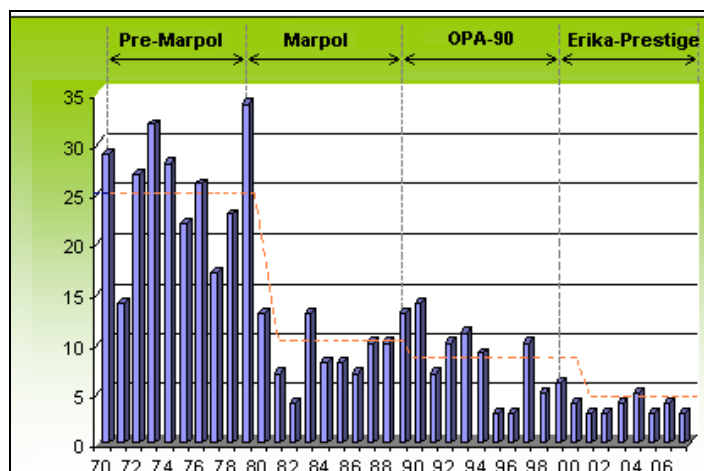


Fuente: Federación Internacional de Contaminación de Armadores de buques tanque.

En la figura N° 21 se aprecia el significativo aporte del Convenio Internacional MARPOL 73/78 en la disminución de la cantidad de petróleo que ingresa al mar por las actividades del transporte marítimo. Con la introducción de prácticas como el lavado de estanques con crudo que ha contribuido significativamente a reducir la contaminación por estas operaciones.

Se han producido importantes avances en el diseño del equipo separador de aguas oleosas para la maquinaria de agua de sentinas y descarga de petroleros, y el monitoreo y control de descargas de tales mezclas. Estos avances tecnológicos, han permitido que sean aplicadas las regulaciones internacionales, reduciendo la descarga operacional permitida de aceite de las sentinas de 100 partes por millón a 15 ppm.

Figura N° 21: **Relación entre las Normas Vigentes y el Número de Derrames de**
Petróleo (sobre 700 Toneladas)



Fuente: ITOPF

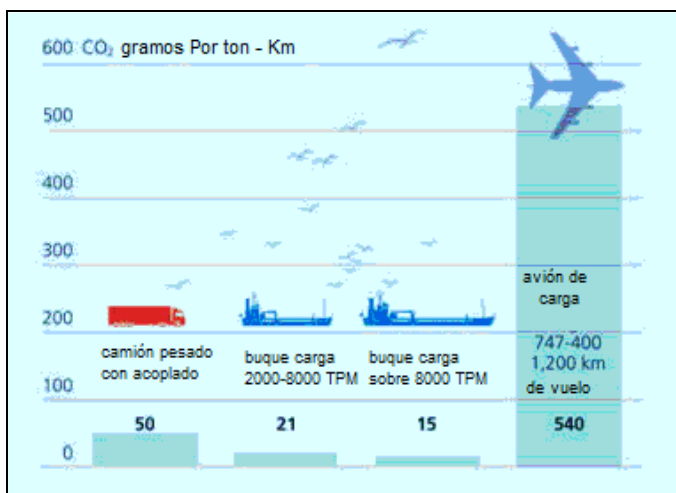
3. 2. 4. Reducción de Emisiones de CO₂

Los buques han reducido en la última década la contaminación atmosférica, lo que es producto de significativas mejoras en la eficiencia de los motores, diseños de casco y el uso de buques de gran capacidad que ayudan a la reducción de las emisiones y un aumento de la eficacia del combustible.

En términos de emisiones de CO₂ por tonelada milla de carga transportada, la industria naviera es reconocida como la forma más eficiente de transporte comercial. Pese a la gran escala de la industria naviera, el transporte marítimo es responsable sólo del 3 a 4% de las emisiones a nivel mundial. Sin embargo, independientemente de esto, la cámara internacional de armadores reconoce que la industria debe tomar parte y ayudar a reducir más las emisiones de CO₂.

En la figura N° 22 se aprecia la diferencia de emisiones de CO₂ de los buques frente a las que producen los camiones y los aviones.

Figura N° 22: **Comparación de las emisiones de CO₂ con los diferentes medios de transporte**



Fuente: NTM (Red sueca para el transporte y el medioambiente).

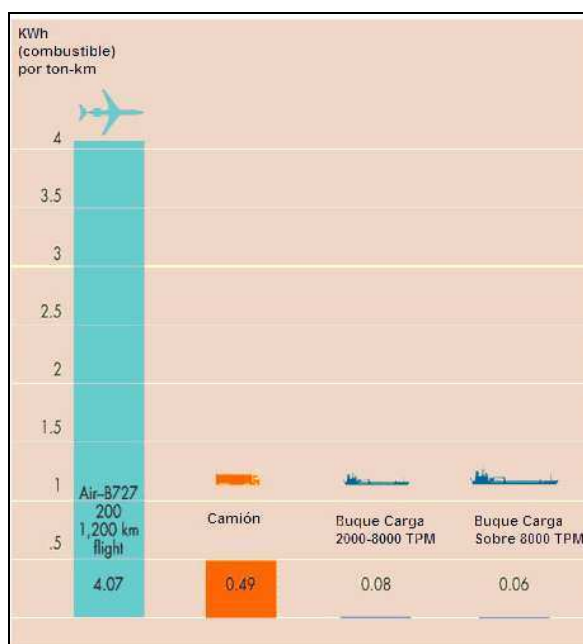
Existe preocupación mundial por la contaminación atmosférica y el calentamiento global, y la industria marítima se hace cargo de ello con el nuevo Protocolo a la Convención MARPOL de la OMI, que entró en rigor en el 2004. El principal desafío para el futuro es mejorar la calidad del fuel oil administrado a los buques por las compañías petroleras, ya que el sulfuro que contiene es relativamente alto.

Mientras tanto, las mejoras en el diseño del casco llevan a otras reducciones en el consumo de combustible con la consecuente disminución de contaminación del aire. Los últimos motores marinos dan entre un 30 y un 40% de reducción de descargas de óxido de nitrógeno, se espera que más adelante estas reducciones alcancen el 60%.

En cuanto al consumo de combustible, los buques tienen el mejor rendimiento (ver figura N° 23). Esto reduce considerablemente los costos operativos sobretodo con las recientes alzas del petróleo.

Mientras la OMI continúa en discusiones para regular las emisiones de CO₂ desde los buques, la industria de la navegación continúa siendo la forma más limpia y considerada en la provisión de gases y de CO₂ al planeta.

Figura N° 23: **Consumo comparativo de combustible**



Fuente: Departamento de transporte Reino Unido

3. 3. Seguridad en los Registros de Bandera de Conveniencia

Para evaluar la seguridad a bordo de las naves bajo bandera de conveniencia se considerará la participación de éstas en:

-  las detenciones de control de estado del puerto;
-  accidentes graves y muy graves;
-  derrames de hidrocarburos, y su evolución en eventos de este tipo.

3. 3. 1. Detenciones de Control de Estado del Puerto por Bandera

Para determinar cuales son los países que tienen la mayor cantidad de detenciones en las inspecciones llevadas a cabo en los distintos puertos del mundo por los países miembros de los nueve memorándum de entendimiento (MoU) sobre el control del estado de puerto que funcionan actualmente se han considerado tres de estos acuerdos y el sistema de inspección de Estados Unidos USCG, por considerarse los más relevantes y asimismo abarcar distintas partes del globo.

Los Acuerdos considerados son:

-  MoU París
-  MoU Viña del Mar
-  MoU Tokio
-  USCG

Revisando los reportes anuales de inspecciones y detenciones del período 2004 - 2006 de estos Memorándum se han seleccionado los países con mayor porcentaje de detenciones respecto al total de detenciones anuales (ver tabla N° 11).

Tabla N° 11: **Banderas con mayor cantidad de Detenciones por Control de Estado de Puerto**

	2004			2005			2006		
	banderas c/más detenc.	detenciones	% del total detenc.	banderas c/más detenc.	detenciones	% del total detenc.	banderas c/más detenc.	detenciones	% del total detenc.
MoU París	Panamá	149	12,6	Panamá	155	15,6	Panamá	210	17,9
	S. Vcte. y Las Gran.	104	8,8	S. Vcte. y Las Gran.	92	9,2	Malta	86	7,3
	Malta	95	8,0	Fed. Rusa	59	5,9	Antigua y Barbuda	58	4,9
	Total detenciones	1187		Total detenciones	994		Total detenciones	1174	
MoU Viña Del Mar	Panamá	44	44,9	Panamá	54	34,8	Panamá	22	18,5
	Malta	8	8,2	Malta	8	5,2	Liberia	8	6,7
	Chipre	7	7,1	Belice	7	4,5	S. Vcte. y Las Gran.	8	6,7
	Total detenciones	98		Total detenciones	155		Total detenciones	119	
MoU Tokio	Panamá	292	21,0	Panamá	274	25,0	Panamá	302	25,8
	Camboya	189	13,6	Camboya	169	15,4	Camboya	215	18,4
	Corea del Norte	135	9,7	Belice	74	6,7	Belice	76	6,5
	Total detenciones	1393		Total detenciones	1097		Total detenciones	1171	
USCG	Panamá	46	26,1	Panamá	28	22,0	Panamá	22	20,0
	Malta	15	8,5	S. Vcte. y Las Gran.	17	13,4	Liberia	11	10,0
	Chipre	13	7,4	Malta	8	6,3	Malta	11	10,0
	Total detenciones	176		Total detenciones	127		Total detenciones	110	

Fuente: Elaboración propia a partir de informes anuales 2004, 2005 y 2006 de MoU París, Mou Viña del Mar, MoU Tokio y USCG.

En el año 2004 en el MoU París se efectuaron 1.187 detenciones, de las cuales 149 equivalente al 12,6% correspondió a buques de bandera panameña, seguido de San Vicente y Las Granadinas con 104 naves equivalente a un 8,8%, y Malta con 95 naves correspondiente a un 8% del total de detenciones.

En los años 2005 y 2006 el mayor porcentaje de detenciones sigue siendo de la bandera panameña, con un 15,6% y un 18% respectivamente, seguido de Malta, Federación Rusa y Antigua y Barbuda.

La situación en las otras regiones es similar, siendo Panamá la bandera más detenida durante estos tres años en los puertos de las regiones suscritas a los acuerdos ya mencionados y seguido de países y territorios como San Vicente y Las Granadinas, Federación Rusa, Malta, Antigua y Barbuda, Chipre, Belice, Liberia, Camboya, y Corea del Norte, todas, a excepción de Rusia, incluidas en la lista de banderas de conveniencia publicada por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF.

Es importante tener en consideración al observar estas cifras que Panamá cuenta con la flota con mayor tonelaje a nivel mundial con más de 7 mil buques, 232 millones de TPM, lo que representa el 22% del tonelaje de la flota mundial.

Se puede apreciar que el porcentaje de las detenciones de buques panameños correspondientes a la región del Memorándum de Viña del Mar ha disminuido considerablemente de un 45% en el 2004, 35% en 2005, llegando a menos del 20% en el 2006.

Por otra parte la tabla N° 12 muestra el número de detenciones de buques bajo pabellón de conveniencia y su porcentaje respecto al total de las detenciones entre los años 2004 y 2006 en los acuerdos ya mencionados.

La media de los porcentajes de detenciones de buques de BdC el año 2004 es de 71,8%, mientras que el porcentaje de participación de BdC durante ese año en la flota mercante mundial que fue de un 64,5%.

El promedio de detenciones de naves con BdC en el 2005 y 2006 fue de un 69%, mientras que esos años el porcentaje de participación de las BdC en la flota mundial fue de 65,1% el 2005 y 66,5% el 2006.

Tabla N° 12: **Detenciones de Buques bajo Pabellón de Conveniencia**

	2004			2005			2006		
	Total detenciones	Detenciones BdC	% BdC	Total detenciones	Detenciones BdC	% BdC	Total detenciones	Detenciones BdC	% BdC
MoU París	1.187	746	62,8	994	632	63,6	1.174	770	65,6
MoU Viña Del Mar	98	83	84,7	155	104	67,1	119	78	65,5
MoU Tokio	1.393	1.098	73,1	1.097	781	71,2	1.171	852	72,8
USCG	176	117	66,5	127	94	74,0	110	78	70,9

Fuente: Elaboración propia a partir de informes anuales 2004, 2005 y 2006 de MoU París, Mou Viña del Mar, MoU Tokio y USCG.

3. 3. 2. Accidentes por Bandera de Registro

El Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) investiga los siniestros que se producen cada año, y publica una circular de los accidentes graves y muy graves a partir de la información recibida de los Centros de Coordinación de Rescates (RCCs) como Reportes de Situación (SITREPs) y de otras fuentes.

El Comité de Protección del Medio Marítimo define como:

- Accidentes muy graves: accidentes en que los buques involucrados sufren de pérdida total, pérdida de vidas, o provocan una severa contaminación marina.
- Accidentes graves: accidentes en que los buques involucrados sin reunir las características de accidentes muy graves, se ven envueltos en un incendio, explosión, colisión, varada, daño en el casco, etc., que deriven en:
 - inmovilización del motor principal, daño extenso de las acomodaciones, daño estructural severo, tal como penetración del casco , o de la obra viva, etc., inhabilitando la operación de la nave, o
 - contaminación (sin importar la cantidad); y/o
 - una avería que hace necesario la asistencia de un remolcador.

Según esas publicaciones se ha elaborado una tabla del periodo 2001-2003 con los 10 países que tuvieron la mayor cantidad de accidentes graves y muy graves cada año (tabla N° 13).

El año 2001 se registraron 441 accidentes entre graves y muy graves.

Los 10 países con la mayor cantidad de siniestros suman en conjunto 232 que representan casi el 53% del total. Panamá encabeza la lista con 51 accidentes que equivalen al 11,6% de los siniestros ocurridos ese año, le siguen Antigua y Barbuda, Chipre y Liberia con un 23 accidentes cada uno, equivalentes al 5,2%, y San Vicente con 22 (5%).

El año 2002 se registraron 436 accidentes graves y muy graves.

Los 10 países con la mayor cantidad de siniestros alcanzan 214, equivalentes al 49% del total. Panamá tiene la cifra más alta con 49 accidentes que equivalen al 11,2% de

los siniestros ocurridos ese año, le siguen Antigua y Barbuda con 35 (8%), Noruega con 21 (4,8%), Bahamas y Estados Unidos con 19 (4,4%), los otros 5 países tienen cifras que representan menos del 4% de los accidentes cada uno.

El año 2003 los accidentes graves y muy graves registrados disminuyeron a 150.

Las 10 banderas con más siniestros suman un total de 67, que representan casi el 45% del total. Nuevamente Panamá tiene la tasa más alta con 15 accidentes que equivalen al 10% de los siniestros de ese año, le siguen Malta y Chipre con 7 (4,7%), Indonesia, San Vicente, y Turquía con 6 cada uno (4%).

De las 16 banderas con mayor cantidad de accidentes durante el periodo 2001-2003, siete están incluidas en la lista de banderas de conveniencia publicada por la ITF, también se encuentra el segundo Registro de Reino Unido, Isla de Man.

Tabla N° 13: **Banderas con mayor cantidad de Accidentes Marítimos 2001-2003**

2001			2002			2003		
Bandera	N° de Acc.	% del total	Bandera	N° de Acc.	% del total	Bandera	N° de Acc.	% del total
Antigua y Barbuda	23	5,2	Antigua y Barbuda	35	8,0	Antigua y Barbuda	5	3,3
Bahamas	20	4,5	Bahamas	19	4,4	Bahamas	5	3,3
Chipre	23	5,2	Chipre	15	3,4	China	5	3,3
Fed. Rusa	15	3,4	Estados Unidos	19	4,4	Chipre	7	4,7
Grecia	13	2,9	Isla de Man	13	3,0	Indonesia	6	4,0
Liberia	23	5,2	Liberia	13	3,0	Japón	5	3,3
Malta	20	4,5	Malta	15	3,4	Malta	7	4,7
Noruega	22	5,0	Noruega	21	4,8	Panamá	15	10,0
Panamá	51	11,6	Panamá	49	11,2	San Vicente	6	4,0
San Vicente	22	5,0	Reino Unido	15	3,4	Turquía	6	4,0
Total 10 países	232	52,6	Total 10 países	214	49,1	Total 10 países	67	44,7
Total Accidentes	441	100,0	Total Accidentes	436	100,0	Total Accidentes	150	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de FSI.3/Circ.4-6 OMI año 2001-2003.

En la tabla N° 14 se puede observar el porcentaje de accidentes graves y muy graves de buques de BdC respecto al total de los siniestros ocurridos en los años 2001, 2002 y

2003. Además figura el porcentaje de participación de los buques de BdC en la flota mercante mundial. Se aprecia que mientras la participación de buques de pabellón de conveniencia se incrementa de un 62,4% en el 2001 a un 63,4% en el 2003, el porcentaje de accidentes en este tipo de naves disminuye de 50,3% en el 2001 a 47,3% en 2003.

Tabla N° 14: Accidentes de Buques bajo Pabellón de Conveniencia

2001			2002			2003		
Total accidentes	Accidentes BdC	% BdC	Total accidentes	Accidentes BdC	% BdC	Total accidentes	Accidentes BdC	% BdC
441	222	50,3	436	211	48,4	150	71	47,3
% BdC Flota Mundial		62,4	% BdC Flota Mundial		63,2	% BdC Flota Mundial		63,4

Fuente: Elaboración propia a partir de FSI.3/Circ.4-6 OMI año 2001-2003.

3. 3. 3. Derrames de Hidrocarburos por Bandera de Registro

Del total de accidentes graves y muy graves de los años 2001 - 2003, se contabilizaron los que han provocado contaminación marítima (ver tabla N° 15).

El año 2001 del total de siniestros, el 4,5% correspondió a accidentes que provocaron derrames, y de estos últimos el 50% eran buques con pabellón de conveniencia.

En el 2002, la cifra de accidentes que involucraron derrames descendió a un 2,3%, y de estos el 40% fueron buques que enarbolaban BdC.

El año 2003, el número total de accidentes descendió más de un 65%. Los derrames alcanzaron un 3,3% del total, y las BdC tuvieron un 40% de participación.

Se puede apreciar del total de derrames de hidrocarburos el porcentaje de buques que enarbolan pabellones de conveniencia en los años 2001-2003, disminuyó en un 10%, no superando el 50% en el 2001, mientras que en el mismo período los buques con BdC superan el 60% de la flota mercante mundial.

Tabla N° 15: Cantidad de Derrames por Bandera de Registro 2001 - 2003

2001			2002			2003		
Total Accidentes	Total Derrames	% Derrames	Total Accidentes	Total Derrames	% Derrames	Total Accidentes	Total Derrames	% Derrames
441	20	4,54	436	10	2,29	150	5	3,33
Derrames BdC		10	Derrames BdC		4	Derrames BdC		2
% BdC		50	% BdC		40	% BdC		40

Fuente: Elaboración propia a partir de FSI.3/Circ.4-6 OMI año 2001-2003.

3. 3. 3. 1. Principales Derrames a Nivel Mundial

La tabla Nº 16 presenta los derrames más grandes de la historia a nivel mundial, desde 1967 con el desastre del petrolero Torrey Canyon de bandera liberiana que derramó alrededor de 119.000 toneladas de crudo al sur de Inglaterra, hasta el 2002 con el naufragio del Prestige registrado en Bahamas que provocó el derrame de 77.000 toneladas de fuel pesado cerca de las Costas de Galicia.

De los 25 derrames que aparecen en la tabla, 15 fueron protagonizados por naves que enarbolaban pabellón de conveniencia, correspondiente al 60% del total, siendo Liberia la bandera más recurrente.

Tabla Nº 16: Principales Derrames a Nivel Mundial

Año	Buque	Bandera	Causa	Localización	Ton. Derramadas
1967	Torrey Canyon	Liberia	Naufragio	Frente a Cornwall, Sur de Inglaterra	119.000
1968	World Glory	Liberia	Avería de casco	Costas de Sudáfrica	48.000
1972	Sea Star	Corea del Sur	Colisión	Golfo de Omán	115.000
1975	Jakob Maersk	Dinamarca	Varada, explosión	Oporto, Portugal	88.000
1976	Urquiola	España	Naufragio	Puerto la Coruña, España	100.000
1976	Argo Merchant	Liberia	Varada	Nantucket (MA), Estados Unidos	27.000
1977	Hawaiian Patriot	Liberia	Derrame, incendio	300 MN de Honolulu	95.000
1978	Amoco Cádiz	Liberia	Varada	Costas de Bretaña francesa	223.000
1979	Independenta	Rumania	Colisión, explosión	Bósforo, Turquía	95.000
1979	Atlantic Empress	Grecia	Colisión, naufragio	Costas de Tobago	287.000
1980	Irenes Serenade	Grecia	Explosión, naufragio	Bahía Navarino, Grecia	100.000
1983	Castillo de Bellver	España	Naufragio	Costas de Sudáfrica	252.000
1985	Nova	Liberia	Naufragio	Costas de Kharg Island, Golfo de Irán	70.000
1985	Grand Eagle	Panamá	Varada	Río Delaware	1.400
1988	Odyssey	Liberia	Naufragio	A 700 MN de la Costa Canadiense del océano Atlántico	132.000
1989	Khark 5	Irán	Explosión	120 MN de la Costa de Marruecos	80.000
1989	Exxon Valdez	Estados Unidos	Varada	Prince William Sound , Alaska, Estados Unidos	37.000
1991	ABT Summer	Liberia	Naufragio	700 MN De las Costas de Angola	260.000
1991	Haven	Chipre	Explosión	Frente al Puerto de Génova, Italia	144.000
1992	Aegean Sea	Grecia	Varada, falla de gobierno	Entrada Puerto La Coruña, España	74.000
1992	Katina P	Malta	Avería de casco	Frente a Maputo, Mozambique	72.000
1993	Braer	Liberia	Varada	Islas de Shetland, Reino Unido	85.000
1996	Sea Empress	Liberia	Varada	Milford Haven, Reino Unido	72.000
1999	Erika	Malta	Naufragio	Costas de Bretaña francesa	20.000
2002	Prestige	Bahamas	Naufragio	Costas de Galicia	77.000

Fuente: ITOFF

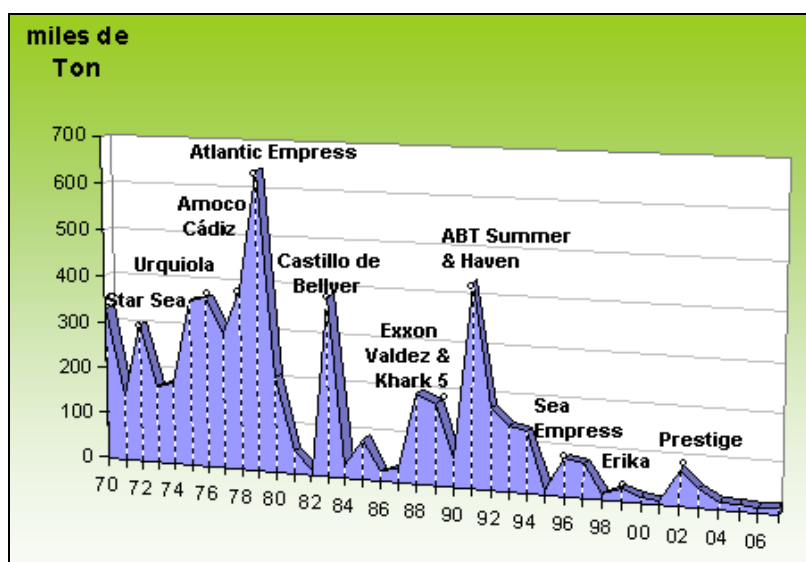
Entre los años 1970 y 1979 se contabilizaron 788 derrames de más de 7 toneladas, con un total de 3.142.000 toneladas de hidrocarburos vertidos en el mar.

En el período comprendido entre 1980 y 1989 se registraron 449 accidentes que tuvieron como consecuencia el vertido de 1.176.000 toneladas.

Entre 1990 y 1999 se produjeron 358 derrames de más de 7 toneladas, que sumaron en conjunto la pérdida de 1.138.000 toneladas de petróleo en el mar, de las cuales el 64% (727.000 toneladas) fueron causados por 7 accidentes presentes en la tabla, es decir, menos del 2% del total.

En el período 2000-2007 se registraron 149 derrames mayores a 7 toneladas sumando 202.000 toneladas de petróleo. La figura N°24 muestra un resumen de los derrames entre los años 1970 y 2006.

Figura N° 24: **Variación anual de derrames totales por accidentes en miles de toneladas**



Fuente: ITOPF

La cantidad de hidrocarburos derramados en el mar presenta agudos incrementos debido a accidentes puntuales de grandes petroleros. Un único accidente de proporciones puede disparar las estadísticas.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DEL REGISTRO DE NAVES CHILENO Y EL REGISTRO DE NAVES PANAMEÑO.

4. 1. El Registro de Naves Chileno

El Registro de Naves chileno está reglamentado por la Ley de Navegación D. L. Nº 2.222, de 21 de Mayo de 1978.

Chile cuenta con un Registro Cerrado, el Artículo 11 de la Ley de Navegación, establece que para matricular una nave Chile su propietario debe ser chileno, y condiciona si la propiedad fuera de más de una persona o lo fuere de una persona jurídica.

Además el artículo 14 señala que “para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos”. Sin embargo, se podrá autorizar la contratación de tripulación extranjera en forma transitoria, exceptuando al capitán que siempre deberá ser chileno.

En cuanto al doble registro, el Presidente de la República podrá autorizar el arrendamiento de naves a casco desnudo que enarbolan pabellón extranjero, permaneciendo la matrícula chilena.

El control de los buques respecto a las convenciones internacionales y de seguridad está a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR.

La inspección y certificación de las naves corresponde a DIRECTEMAR. En caso de reparación o construcción en el extranjero, a petición del armador la Dirección delega esta labor a una Sociedad Clasificadora reconocidas por Chile.

El trabajo de la gente de mar está reglamentado por el Capítulo III, título 2 del Código del Trabajo, titulado: Del Contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales.

El Título establece la jornada de trabajo semanal en 56 horas distribuidas en 8 horas diarias. El exceso de 45 horas semanales se pagará con recarga de 50% sobre el sueldo convenido.

El Código también regula las horas de descanso, indemnizaciones en caso de naufragios, medidas a tomar en caso de enfermedad, pago de sueldos y viáticos, entre otras materias.

4. 1. 1. Procedimiento para el Registro de Buques.

Para solicitar la inscripción de una nave en el Registro de Matrícula, el propietario deberá presentar los títulos que acrediten sus derechos sobre la nave, los certificados de seguridad y de arqueo otorgados por la Autoridad Marítima, el certificado de clasificación otorgado por alguna de las Casas Clasificadoras reconocidas en Chile, cuando procediere legalmente, un plano general, y fotografías de la nave. En caso de que el propietario sea una persona jurídica o una comunidad, se acompañarán los antecedentes que acrediten su existencia y vigencia

Además, deberán acreditar que han dado cumplimiento a las exigencias legales y reglamentarias sobre construcción y seguridad.

Cuando se solicite la incorporación al Registro de Matrícula de una nave que ha estado matriculada en un país extranjero, deberá acompañarse de un certificado, visado por un cónsul chileno, en el que conste que la nave ha sido dada de baja de su anterior matrícula.

Inscrita la nave, será chilena y se entenderá nacionalizada para los efectos aduaneros, y podrá desde ese momento enarbolar el pabellón nacional, siempre que su dotación sea chilena.

A toda nave inscrita en el Registro de Matrícula se le extenderá un certificado de matrícula, en el cual se indicará su nombre, su número de matrícula, el nombre de la persona a cuyo favor aparece inscrita, el tonelaje y las principales características de la nave. El original de este certificado deberá permanecer a bordo.

Existe un registro para inscribir las naves en construcción. Para la inscripción deberá acompañarse un certificado del astillero o constructor en que se acredite la construcción y su estado de avance.

La inscripción no habilita a la nave en construcción para enarbolar el pabellón nacional, mientras no adquiera la nacionalidad chilena por su inscripción en el registro de naves correspondiente y se cumpla asimismo, para ello, con las demás disposiciones legales y reglamentarias.

Finalizada la construcción de la nave, el propietario deberá solicitar su inscripción en el Registro de Matrícula que corresponda. Practicada esta segunda inscripción, la Dirección General cancelará de oficio la del Registro de Naves en Construcción.

4. 1. 1. 1. Datos y Documentación Necesaria para el Registro de Naves

Antecedentes que deben adjuntarse para matricular naves mayores

Nombre de la Nave

- 1.- Plano General de la Nave, autorizado por la DGTM y de MM.
- 2.- Fotografías y negativos de la nave, con nombre de la nave pintado en el casco.
- 3.- Certificado de Arqueo.
- 4.- Certificado General de Seguridad.
- 5.- Certificado de Clasificación.
- 6.- Documentos Aduaneros de Internación Nave.
 - a.- Declaración de Importación.
 - b.- Informe de Importación.
 - c.- Liquidación de Gravámenes y Giro Comprobante de Pago.
- 7.- Certificado de Baja de la Nave si ha estado matriculada anteriormente.
- 8.- Títulos de la nave en conformidad art. 832 (*) del Código de Comercio.
- 9.- Escritura de constitución de la sociedad con sus modificaciones si las ha tenido.
- 10.- Publicación en el diario oficial de la sociedad y de sus modificaciones, si las ha tenido.
- 11.- Certificado de vigencia de la sociedad.
- 12.- Escritura de poder del requirente.
- 13.- Declaración jurada ante notario en hoja de antecedentes aclaratorios.
- 14.- Solicitud de matrícula con características de la nave.

(*) ART. 832 Código de Comercio: "La enajenación de naves mayores por acto entre vivos y la constitución de derechos reales sobre ellas, se efectuarán por escritura pública cuando ocurran en Chile. Los actos y contratos respecto de naves menores, deberán constar por escrito y las firmas de los otorgantes ser autorizadas por notario.

Para la clasificación de las naves y artefactos navales en mayores y menores se estará a lo que dispone la Ley de Navegación.

Los actos y contratos que se otorguen en el extranjero se regirán por la ley del lugar de su otorgamiento. Con todo, la transferencia del dominio y la constitución de derechos reales que puedan producir efecto en Chile deberán constar, a lo menos, en instrumentos escritos cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe y, además, se inscribirán y anotarán en los registros respectivos en Chile".

Antecedentes para matricular naves y artefactos navales mayores de 50 T.R.G.

Para requerir la inscripción de naves mayores, el interesado deberá formular una solicitud dirigida al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, con las siguientes menciones:

Datos de la nave:

- Nombre;
- Lugar y año de construcción;
- Antigua nacionalidad de la nave;
- Destino a que se dedica;
- Señal distintiva;
- Nombre de la firma constructora;
- Nombre antiguo de la nave;
- Sistema de propulsión;
- Número de pasajeros;

Casco:

- Número de cubiertas;
- Tipo y clase de superestructura;
- Forma de la popa;
- Forma de la proa (redonda, cuadrada, lanzada, etc.);
- Material principal de construcción (madera, acero, etc.);
- Número de chimeneas;
- Número de mamparos impermeables;
- Calado correspondiente al Franco Bordo de Verano;
- Peso muerto (DWT).

Máquina:

- Clase, marca, serie;
- Número de cilindros y sus dimensiones;
- Carrera del pistón;
- Fuerza del motor (HP) Nominal y Efectiva
- Número de hélices;
- Combustible que usa y su Capacidad;
- Número de calderas y su Presión de trabajo.

4. 2. El Registro de Naves Panameño

La Marina Mercante panameña fue creada mediante la Ley 8 de 1925, que eliminó las restricciones de nacionalidad y residencia de los propietarios de los buques, para adoptar un Registro Abierto. Las naves registradas en Panamá pueden contratar tripulación sin restricción de nacionalidad.

La Dirección General de Marina Mercante, a través de SECNAVES (Dirección General de Asuntos Consulares y Marítimos), está encargada del proceso administrativo relacionado con el registro de naves.

El Registro panameño permite "Doble Registro" mediante Ley N° 11 de 1973, y posteriormente modificada por Ley N° 83 de 1973. De acuerdo a estas leyes, una nave extranjera, puede estar sujeta a un contrato de fletamiento por un período de 2 años que le permite estar registrada en Panamá al mismo tiempo sin perder su registro previo.

El trabajo de la gente de mar está regulado por el Decreto Ley 8 de 26 de febrero de 1998 "Por medio del cual se reglamenta el trabajo en el mar y en las vías navegables y se dictan otras disposiciones", las relaciones laborales a bordo de los buques de registro panameño, anteriormente se regían por el Código de Trabajo de la República de Panamá.

A partir de la vigencia del Decreto Ley 8 de 1998 todo conflicto en materia laboral marítima se regula mediante la mencionada disposición.

El registro panameño exime el pago de impuestos sobre las ganancias provenientes de transacciones internacionales de tipo comercial. Se contempla además una exención del llamado impuesto sobre utilidades mínimo para naves de menos de 20 años.

Mediante la Ley 25 del 3 de junio de 2002 podrá concederse un descuento de hasta un 50% en concepto de tasa de registro para naves de más de 100.000 TRG. Para otorgar el descuento la Dirección General de Marina Mercante toma en cuenta el tipo de nave, el año de construcción y los antecedentes del propietario en el Registro Panameño.

Considera además un descuento adicional de hasta el 25% sobre el Impuesto Anual y de 50% sobre la Tasa Anual Consular, por cuatro años, siempre que se trate de grupos

de como mínimo cuatro naves de nueva construcción que representen entre 50.000 TRG hasta 100.000 TRG, y a grupos de cuatro naves de más de 100.000 TRG, un descuento adicional de hasta 35% sobre el Impuesto Anual y de 50% sobre la Tasa Anual Consular, siempre y cuando el propietario se comprometa a mantener la nave en el registro panameño por un periodo de cuatro años.

4. 2. 1. Procedimiento para el Registro de Buques.

El procedimiento para registrar naves con la bandera panameña se puede iniciar con la solicitud de un Registro Provisional a través de un representante legal en la República de Panamá o en los consulados panameños acreditados en el extranjero, para lo cual se debe llevar la información requerida y el pago de la tasa correspondiente.

Se permite el registro provisional de naves en construcción mediante una solicitud por parte de los interesados. Se le otorga el número de patente y las letras de radio. Solamente se paga el cargo de registro hasta que la nave esté apta para navegar, en cuyo momento el resto de los impuestos deben estar cancelados y se emiten los documentos respectivos.

4. 2. 1. 1. Datos y Documentación Necesaria para el Registro Provisional de Naves

1. Notificación de nombre propuesto para la nave.
2. Asignación de un Agente Residente (Representante Legal en Panamá);
3. Poder a favor de la persona que solicita el registro.
4. Certificado de Cancelación del registro anterior.
5. Modo de adquisición de la nave.
6. Certificado de tonelaje;
7. Certificados técnicos pertenecientes a la nave relacionados con las convenciones internacionales;
8. Solicitud de Licencia de Radio.

Emisión de Registro Provisional

Una vez recibidos los documentos mencionados y efectuado el pago de los derechos correspondientes, se emitirá una patente provisional por el consulado autorizado o en la oficina principal en Panamá, cuya duración es de seis meses y una licencia provisional de radio por tres meses. El procedimiento completo toma aproximadamente un día hábil.

La Patente Reglamentaria y la Licencia de Radio son expedidas solamente en Panamá. Su duración es de cuatro años y se otorga después que todos los documentos hayan sido presentados y entregados. Igualmente se requiere que el título de propiedad de la nave haya sido debidamente inscrito en el Registro Público. En el caso de la licencia de radio, se emite cuando el interesado presenta la solicitud debidamente completa de los equipos de comunicación que la nave va a tener a bordo, y cumplir con el GMDSS.

En caso de que los dueños de la nave no puedan suministrar alguno de los documentos mencionados para el registro provisional, puede solicitar por medio de su representante legal un período de gracia de seis meses para presentar el documento faltante.

4. 2. 1. 2. Documentos Requeridos para Tramitar el Registro Permanente de un Buque.

- Poder otorgado al abogado por el propietario de la nave. Debe estar legalizado y habilitado.
- Título de propiedad de la nave debidamente inscrito en el Registro Público.
- Que la nave se encuentre a salvo en sus pagos fiscales.
- Certificado de tonelaje o arqueo expedido por una autoridad reconocida por Panamá y su confirmación por la oficina en Nueva York.
- Certificado de compraventa (Bill of sale) original, Escritura del Título de Propiedad.
- Certificado de cancelación del registro anterior.
- Certificado de construcción (si es de nueva construcción).
- Certificados técnicos pertenecientes a la nave de acuerdo con las convenciones internacionales.
- Solicitud de Licencia de Radio.

Los formularios para la obtención de un Registro marítimo nacional o internacional, se pueden obtener a través de los Consulados o la Autoridad Marítima de Panamá.

4. 3. Análisis Comparativo del Registro de Naves Chileno y el Registro de Naves Panameño.

La tabla N° 17 resume las principales diferencias y similitudes entre el registro de naves chileno y el panameño.

Tabla N° 17: **Resumen Comparativo del Registro de Naves Chileno y el Registro Panameño.**

	CHILE	PANAMA
REGISTRO DE NAVES	DIRECTEMAR llevará los registros de naves indicados en el artículo 10 del decreto ley N°2.222, de 1978.	Dirección General de Marina Mercante: SECNAVES está encargada del proceso administrativo relacionado con el registro de naves.
INSPECCION Y CERTIFICACION DE NAVES	DIRECTEMAR, Delegada a Sociedades Clasificadoras a petición del armador en caso de reparación o construcción en el extranjero.	Ors, entidades autorizadas por la AMP para certificar e inspeccionar las naves de bandera panameña, según los convenios internacionales a los cuales Panamá está adherida
EDAD DE LA NAVE	Sin restricción obtenido el Certificado General de Seguridad.	Naves con naves con más de 20 años tendrán una inspección especial por un inspector panameño autorizado para obtener patente reglamentaria.
NACIONALIDAD DEL ARMADOR	Registro Cerrado. Artículo 11, D. Ley 2.222/78 establece que para matricular una nave en Chile su propietario debe ser chileno.	Registro Abierto. Ley N° 8 de 1925 que eliminó las restricciones de nacionalidad y residencia de los propietarios de los buques.
DOBLE REGISTRO	Fuera del registro permanece la matrícula. Artículo 14 D. Ley 2.222/78, Nave Reputada Nacional, Artículo 6. D. Ley 3.059/79	Permite "Doble Registro" mediante Ley N° 11 de 1973, posteriormente modificada por Ley N° 1983 de 1973. Una nave extranjera, puede estar sujeta a un contrato de fletamiento por un período de 2 años y que le permite estar registrada en Panamá al mismo tiempo sin perder su registro previo.
NACIONALIDAD DE LA TRIPULACION	Artículo 14 D. Ley 2.222/78, para enarbolar el pabellón se requiere capitán, oficialidad y tripulación chilenos. Se autoriza personal extranjero transitoriamente.	Con respecto a los miembros de la tripulación, cualquier nave que se encuentre bajo el registro panameño puede reclutar personas de cualquier nacionalidad.
CERTIFICACION DE LA TRIPULACION	Se aplica el convenio STCW 78/95 de la OMI	
REGLAMENTACION DEL TRABAJO DE LA GENTE DE MAR	Código del Trabajo Cap. III, Título 2 "Del Contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales".	D. Ley 8 de 1998 "Por medio del cual se reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables y se dictan otras disposiciones".
IMPUESTOS	Se pagan impuestos a través de las utilidades de la compañía naviera.	Exención de los impuestos sobre las ganancias provenientes de transacciones internacionales de tipo comercial. Se contempla además una exención del llamado impuesto sobre utilidades mínimo para naves de menos de 20 años

Fuente: www.directemar.cl, Ley 2.222/78, Código del Trabajo, www.amp.gob.pa

CONCLUSIONES

Aunque se ha manifestado en varias ocasiones la necesidad de que exista un vínculo genuino entre la nacionalidad del armador del buque y el estado de abanderamiento, no se ha logrado establecer una reglamentación internacional que garantice que esto se cumpla, sin embargo está presente en documentos como: la Convención de Altamar de 1958, la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la Convención de la UNCTAD sobre Condiciones para el Registro de Naves de 1986.

El control por el estado rector del puerto logra armonizar los estándares de calidad y seguridad de la OMI mediante las inspecciones llevadas a cabo por los estados miembros de los Acuerdos Regionales o Memorandums de Entendimiento que abarcan las distintas partes del globo. Estas inspecciones han resultado un mecanismo eficaz para reducir los riesgos que ocasiona la circulación de buques subestándar.

Pese a la campaña de la ITF para la erradicación de las banderas de conveniencia, el sistema se ha mantenido en constante desarrollo, experimentado en los últimos 20 años un alza de un 25%, ocupando el 2007 el 66,35% de la flota mundial. Sin embargo, se ha conseguido la aplicación de una escala de salarios mínimos. Por su parte la OIT y sus convenios relativos al transporte marítimo, como por ejemplo, el Convenio 147 sobre normas mínimas de las tripulaciones de buques mercantes de 1976, que trata aspectos como las horas de trabajo, formación de la tripulación, seguridad social, etc, ha logrado mejorar sustancialmente las condiciones laborales de las tripulaciones. Este convenio sirve además de base legal en las inspecciones de control por el estado del puerto.

Existen varios países no han adherido a normas marítimas internacionales importantes, no obstante al ser la navegación una actividad de carácter mundial la mayoría de los buques sin importar su nacionalidad, se ven obligados a cumplirlas para transitar sin problemas por los puertos de todo el mundo. Por ejemplo, Chile no ha adherido al Convenio de la OIT 147 sobre las Normas Mínimas de la Marina Mercante de 1976, ni tampoco está incluido en la legislación a aplicar por el MoU de Viña del Mar, sin embargo al estar dentro de los otros Acuerdos que aplican los Estados Rectores de Puerto, deben ser igualmente cumplidas por los buques que circulen por los países adheridos a estos acuerdos.

En los últimos 15 años el transporte marítimo se incrementó en un 80%, en este incremento el transporte de petróleo y sus derivados tuvieron una participación de un 45%, mientras que en el mismo periodo, tanto el número de derrames, como la cantidad

de toneladas derramadas experimentaron una disminución de un 50% y un 90%, respectivamente. Esto es atribuible al convenio internacional MARPOL, sus enmiendas y protocolos, que regula prácticas como el lavado de estanques con crudo, los avances en el diseño de equipos de separación de aguas oleosas, y el monitoreo y control de descargas de estas mezclas, todo lo cual incide en reducir la cantidad de descargas operacionales por actividades del transporte marítimo.

La industria naviera es el medio de transporte que produce menos contaminación atmosférica, siendo responsable de sólo el 3% de las emisiones de CO₂. Esto se debe al mejoramiento de los motores, diseño de casco, tamaño de los buques, etc. Además la introducción del protocolo a la Convención MARPOL sobre las regulaciones para la prevención de la contaminación atmosférica desde los buques, demuestra el interés por continuar reduciendo las emisiones de gases a la atmósfera.

Los buques tienen el mejor rendimiento de combustible por tonelada transportada comparado con los camiones y los aviones. El desafío es mejorar la calidad del fuel administrado a los buques y bajar así su composición de sulfuro y óxido nitroso.

Panamá es el país con mayor cantidad de detenciones en las inspecciones de control por el Estado de Puerto, sin embargo, se debe considerar que cuenta con la flota más numerosa, constituyendo el 22% de la flota mercante mundial. Tomando como base los MoU París, Viña del Mar, Tokio y USCG, el porcentaje promedio de detención de banderas de conveniencia ha descendido en un 7,3% del 2004 al 2006, mientras que el porcentaje de participación de éstas en la flota mundial aumentó en un 2,4% en el mismo periodo.

Los accidentes graves y muy graves entre el 2001 y el 2003 en buques que enarbolan pabellón de conveniencia disminuyeron en un 3%, mientras que la participación de estas banderas en la flota mundial aumentan en un 1% entre el 2001 y 2003. Aunque históricamente los mayores desastres ecológicos han sido protagonizados por buques que enarbolan pabellones de conveniencia, últimamente la situación ha mejorado. Mientras la flota de banderas ha aumentado, los buques que están involucrados en derrames de hidrocarburos disminuye en un 10% en los mismos años.

En definitiva, las cifras muestran que las condiciones en los buques que enarbolan banderas de conveniencia han evolucionado a mejores niveles de seguridad, lo que está demostrado por la reducción de accidentes y derrames. Esto se debe a mejores diseños y construcciones de buques, rigurosas inspecciones de control por el Estado

del puerto, y al trabajo de la OMI. Además, si se considera que el 80% de los accidentes es provocado por errores humanos, entonces su reducción también manifiesta que la preparación de las tripulaciones se hace según los estándares de OMI, y que existe una mayor preocupación por las condiciones laborales de la gente de mar.

Actualmente, la flota que opera bajo Banderas de Conveniencia ha aumentado de un 42% en 1990 a un 66% del tonelaje de la flota mundial en 2007, y se espera que siga en aumento. Por lo tanto, al conformar más de la mitad de la flota, no tiene sentido hacer campañas para erradicar los Registros Abiertos, sino más bien lograr el cumplimiento de las normas internacionales como a cualquier otro registro, mediante controles eficaces sobre:

- Los Estados de Pabellón, verificando que cumplen las obligaciones que les imponen los Convenios internacionales. Hacer obligatoria las auditorías de la OMI sobre los Estados de bandera, que actualmente son voluntarias.
- Los buques, mejorando constantemente la eficacia de los sistemas de control por el Estado del puerto.
- Los armadores, incorporando el historial del armador en los criterios de selección de buques para las inspecciones de control por el Estado Rector del puerto.

Para seguir mejorando la seguridad, protegiendo la vida humana, la nave y la carga y prestar un buen servicio de transporte, se deben eliminar definitivamente los buques subestándar, para ello es fundamental continuar la tarea de la OMI en el mejoramiento continuo de los Convenios, su implantación y aplicación por los Estados y las compañías navieras.

BIBLIOGRAFÍA

-  Casualty Statistics and Investigations, Very serious and serious casualties for the year 2001, 2002, 2003 FSI.3/Circ.4-5-6, OMI.
-  Código de Comercio, Libro III, 2ª Ed. De la Navegación y el Comercio Marítimo, Directemar, 1999.
-  Convención sobre Altamar, 1958, Ginebra .
-  Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.
-  Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones para el Registro de Buques, 1986, Ginebra, Suiza.
-  Código del Trabajo, Título 2, capítulo III, 1ª Ed. Del Contrato de los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y de los Trabajadores Portuarios Eventuales, Directemar, 2008.
-  Efectos de un Segundo Registro de Naves en Chile, Tesis Juan Pablo Vera, Escuela de Ing. Naval, Universidad Austral de Chile, 2000, Valdivia.
-  International Shipping Life Blood of World Trade, Video, International Chamber of Shipping.
-  Ley de Navegación, 2008, 6ª Ed. Directemar, 2005.
-  El Marco Normativo de La Economía Marítima, ANAVE - Cuaderno Profesional Marítimo Nº 228, Febrero 2003.
-  La Desgracia del Prestige, Juan Zamora Terrés, 2003, Barcelona.
-  Banderas de Conveniencia, Memoria Profesional Jaime Vargas Cifuentes, Directemar, 1986, Valparaíso.
-  Problemas Relacionados con la Nacionalidad del Buque, Rev. de Derecho, Vol.18, Nº 1, p.119-144. María del Pino Domínguez Cabrera, julio 2005, Valdivia.

-  Control del Estado Rector del Puerto, Dr. Francisco Piniella Corbacho, Seminario de “Educación y Seguridad en Transporte Marítimo”, Universidad Austral de Chile, Agosto 2005, Valdivia.
-  Reglamento de Registro de Naves y Artefactos Navales, Ed. Digital, Mayo 2003, Directemar.
-  Reportes Anuales 2004-2005-2006 Paris MoU.
-  Reportes Anuales 2004-2005-2006 Tokyo MoU.
-  Reportes Anuales 2004-2005-2006 USCG.
-  Reportes Anuales 2004-2005-2006 Viña del Mar MoU.
-  Review of Maritime Transport 2007, United Nations Publication. 2007, New York.
-  Trends in Oil Spills from 1995-2004, Keisha Huijer, ITOPF, 2005, London.

 Referencias Electrónicas

www.acuerdolatino.int.arg
www.amp.gob.pa
www.anaves.es
www.bsmou.org
www.caribbeanmou.org
www.directemar.cl
www.ilo.org
www.imo.org
www.iomou.org
www.itf.global.org
www.itopf.com
www.iumi.com
www.lloydsmiu.com
www.marisec.org/shippingfacts
www.medmou.org
www.parismou.org
www.tokyo-mou.org
www.untad.org