

Cuaderno Profesional Marítimo

Publicación Mensual de Formación Continua

ANAVE - Asociación de Navieros Españoles

Núm. 228 Febrero 2003

CONTENIDO	Pág.
EL MARCO NORMATIVO DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA	
Traducido, actualizado y adaptado por ANAVE de un capítulo del libro " <i>Maritime Economics</i> " de Martín Stopford, segunda edición, Routledge, Londres, 1997 (con autorización del autor).	
1. Cómo afecta la normativa marítima al negocio marítimo	2
2. Las instituciones que regulan el transporte marítimo	2
3. La auto-regulación. Las Sociedades de Clasificación	3
4. El Derecho del Mar	7
5. El papel regulador del Estado de bandera	9
6. Cómo se elabora la normativa marítima	15
7. La OMI y sus convenios	17
8. La Organización Internacional del Trabajo (OIT)	22
9. Convenios de la UNCTAD	23
10. El papel normativo de los Estados Ribereños	24
11. Resumen	26



EN EL INTERIOR

A raíz del accidente del *Prestige*, las instituciones europeas han iniciado el debate sobre las propuestas normativas presentadas por la Comisión en relación con la seguridad del transporte marítimo del crudo y sus derivados.

Para valorar cualquier propuesta de cambio, es básico conocer con un detalle suficiente la situación actual. ANAVE, para contribuir a este mejor conocimiento, ha traducido, actualizado y adaptado ligeramente el capítulo sobre la legislación marítima del libro "*Economía Marítima*", del Dr. Martín Stopford, una autoridad mundial en este campo, director del departamento de investigación y estudios de la reputada firma marítima internacional Clarksons. A pesar de ser algo extenso, el resultado nos parece muy claro y pedagógico, por lo que confiamos en que interese no sólo a los profesionales del sector, sino también y especialmente a los profanos en el mismo.

El Cuaderno Profesional Marítimo cuenta con el patrocinio de



**LE AYUDAMOS
A MEJORAR**

EL MARCO NORMATIVO DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA

"Quien controla la mar controla el comercio; quien controla el comercio mundial controla la riqueza del mundo y, por consiguiente, el mundo mismo".

Sir Walter Raleigh, 1650

1. Cómo afecta la normativa marítima al negocio marítimo

Los armadores, como la mayoría de los empresarios, a veces consideran que la normativa entra en conflicto con sus esfuerzos para obtener un rendimiento razonable de sus inversiones. Cuando se propuso por primera vez en Inglaterra la imposición de las líneas de máxima carga, los navieros británicos protestaron aduciendo que ello les pondría en una situación competitiva desfavorable frente a sus competidores. Fayle señala que:

"En sus esfuerzos por aumentar el nivel de seguridad y de las condiciones de trabajo a bordo, el Ministerio de Comercio se vio envuelto en frecuentes disputas con los navieros durante el último cuarto del siglo XIX. Se le acusó de obstaculizar el desarrollo del sector al establecer reglas estrictas que, al aplicarse, penalizaban a todo el sector por los pecados de una pequeña minoría y de poner trabas al sector marítimo británico para competir en el mercado internacional, al imponerle limitaciones que no afectaban a los buques extranjeros, ni siquiera en los puertos británicos".

La misma resistencia a la reglamentación, algunas veces legítima, se percibe en la mayoría de los sectores económicos, pero la mar proporciona al sector marítimo una oportunidad incomparable para evitar las cortapisas de los legisladores y, de este modo, obtener ventajas económicas. El objetivo de los legisladores marítimos es cerrar el cerco. Como consecuencia, en los últimos 50 años el régimen normativo se ha convertido en un factor básico en el mercado marítimo.

Algunas normas se crean en respuesta a incidentes concretos. El *Titanic*, el *Torrey Canyon*, el *Herald of Free Enterprise*, el *Exxon Valdez*, el *Erika* (y ahora el *Prestige*) provocaron, todos

ellos, un clamor popular que fue el origen de nuevas normas. Sin embargo, estos casos son excepciones. A lo largo del último siglo, el sector y los estados marítimos han desarrollado un completísimo marco normativo que incide en todos los aspectos económicos de la explotación: el proyecto del buque, las normas de mantenimiento, los costes de tripulación, las normas de explotación, los gastos generales de la compañía, los impuestos, la confidencialidad mercantil, la responsabilidad por contaminación y los acuerdos entre empresas están todos ellos supeditados a la normativa. Como iremos viendo, hay muchos más ejemplos.

El objetivo de este artículo es resumir el marco normativo internacional del negocio marítimo y de las cuestiones legales y políticas que han influenciado, y en algunos casos dominado, el mundo marítimo desde mediados de los 60. Se trata de responder a 3 preguntas:

1. ¿Quién regula el transporte y el comercio marítimo?
2. ¿Qué regulan?
3. ¿Cómo afectan las normas a la economía marítima?

La intención es, simplemente, facilitar la comprensión de hasta que punto el transporte marítimo viene regulado por estas normas y de los procedimientos utilizados para elaborarlas y modificarlas. También se analiza sucintamente la propiedad de la flota mundial y la importante cuestión de los registros marítimos.

2. Las instituciones que regulan el transporte marítimo

Los tres regímenes normativos

El primer paso es saber quiénes son los legisladores. En un mundo ideal podríamos

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

esperar que hubiese un organismo legislador supremo que elaborase las leyes y un tribunal internacional que juzgase las causas por su incumplimiento. Lamentablemente, la realidad no se corresponde con este ideal y, probablemente, nunca lo hará. De hecho, algunos especialistas ponen en duda que lo que se entiende por ley internacional sea realmente "ley". Hay un tribunal internacional de justicia, pero sus fallos en asuntos marítimos son puramente consultivos. No deberíamos sorprendernos de que las cosas sean así. Hay 163 países con intereses en el transporte marítimo, cada uno con sus propias prioridades nacionales. Llegar a acuerdos en un organismo legislativo internacional y, más aún, aprobar un ejecutivo internacional para hacer cumplir las leyes, es realmente poco probable que suceda.

En consecuencia, el régimen normativo que se aplica en la práctica consiste en una mezcla de normas y reglas promulgadas y puestas en vigor por tres autoridades reguladoras diferentes:

1. *Las Sociedades de Clasificación.* El sector marítimo tiene su propio sistema para reglamentar las normas técnicas para la construcción, mantenimiento y operación de los buques. Las *Sociedades de Clasificación* (SS.CC.) elaboran dichas normas y expiden un "certificado de clase" para confirmar el cumplimiento de un buque con las mismas.
2. *Los Estados de Bandera.* El estado bajo cuya bandera navega el buque es la autoridad jurídica principal que regula las actividades de los buques mercantes, siendo el responsable de regular todos los aspectos del funcionamiento comercial y operativo del buque. Las normas internacionales se elaboran mediante la participación de los estados de bandera en los tratados y los convenios.

3. *Los Estados ribereños.* Un buque está también sometido a las leyes del Estado ribereño en cuyas aguas esté operando. La extensión de las aguas territoriales de cada estado y el campo de aplicación de la normativa varía de un país a otro.

En los siguientes puntos se analizan cada uno de estos regímenes normativos.

3. La auto-regulación. Las Sociedades de Clasificación

El sistema normativo propio del sector marítimo surge de los esfuerzos de los aseguradores para comprobar que los buques que aseguraban estaban en buen estado. A mediados del siglo XVIII constituyeron la primera Sociedad de Clasificación y, en la actualidad, las SS.CC. han pasado a ser una parte esencial del contexto normativo marítimo. Sus actividades han llegado a estar tan estrechamente ligadas a la actividad normativa de los gobiernos que, a menudo, es difícil diferenciar ambas. En esta sección analizaremos por qué se crearon las SS.CC., cómo han evolucionado y el alcance de sus funciones hoy día.

Origen de las sociedades de clasificación

Como otras muchas instituciones marítimas, las SS.CC. son, en gran medida, producto de su pasado. Saber algo de su historia ayuda a explicar su estructura actual. Los orígenes del Lloyd's Register of Shipping (LR), la primera sociedad de clasificación, se remontan al Lloyds Coffee House, a principios del siglo XVIII. Su propietario, Edward Lloyd, probablemente intentando atraer clientes, comenzó a circular listas con los datos de buques que podrían ser objeto de un seguro. El siguiente paso se produjo en 1764, cuando un comité de aseguradores y corredores de seguros londinenses publicó el primer Registro de buques, que "clasificaba" los

LOS SEGUROS DE LOS BUQUES

Por lo general, los buques cuentan con dos tipos de seguros:

Seguros de casco y máquinas: Se contratan con aseguradoras y cubren básicamente los daños físicos y averías del buque, así como la avería gruesa, salvamento y otras partidas.

Responsabilidad Civil: Se cubre mediante mutuas de armadores, llamadas Clubes de Protección e Indemnización (P&I), que, en síntesis, cubren los riesgos no contemplados por las aseguradoras. Básicamente, son la responsabilidad civil del armador, los daños/pérdidas de las mercancías/pasaje, así como los riesgos de muerte/lesión de la dotación del buque.

Patrocinado
por

Lloyd's
Register

mismos en función de su calidad, señalando una categoría "otorgada al buque por los inspectores designados por el Comité".

Los aseguradores elaboraron ese "libro verde", que era como se conocía y que contenía datos de 15.000 buques, para la utilización exclusiva de los miembros de la sociedad. Todo fue bien hasta el registro de 1797-98, cuando se introdujo un nuevo sistema de clasificación que basaba la clase del buque en el río en el que se había construido, favoreciendo al Támesis. Los armadores no estuvieron de acuerdo con este sistema y, en 1799, publicaron un registro rival, el *New Register Book of Shipping*, que se conoció como el "libro rojo". A esto siguió un periodo de competencia feroz que llevó a ambos registros casi a la quiebra. En 1834 se dirimieron las diferencias y se estableció una nueva sociedad para elaborar un registro de buques, el *Lloyds Register of British & Foreign Shipping* que fuese aceptable para todos los involucrados en el sector.

El consejo de administración de esta nueva sociedad tenía 24 miembros, divididos en 3 grupos de 8 que procedían de los comerciantes, los armadores y los aseguradores, representando al conjunto del sector del transporte marítimo. Disponía de 63 inspectores y estableció un sistema de inspección regular de los buques. El principal cometido seguía siendo elaborar un registro catalogando los buques, aunque se introdujo un nuevo sistema de clasificación:

Clase A: El buque no había sobrepasado una edad establecida y se mantenía en el mejor estado de conservación.

Clase E: Buques que, no siendo adecuados para el transporte de carga seca, se consideraban perfectamente seguros para transportar cargas que la mar no dañaba.

Clase I: Buques no aptos para la carga seca pero adecuados para viajes cortos sin salir de Europa.

Cuando el estado de las anclas, cadenas y pertrechos era satisfactorio se indicaba con un 1 y cuando no lo era, con un 2. Este sistema dio origen a la expresión, ya familiar, de

"Clase A1". Durante los primeros 5 años se inspeccionaron y "clasificaron" 15.000 buques.

El papel de las SS.CC. evolucionó en el siglo XIX según fue desarrollándose la actividad clasificatoria. Al principio, el principal cometido fue catalogar los buques. Posteriormente, empezaron a establecer los criterios con los que deberían construirse y mantenerse. Blake (1960) comenta: "*Según creció su autoridad, el Comité se atribuyó una especie de poderes disciplinarios. Cualquier buque nuevo que buscara la clasificación A1 debía someterse a una inspección durante la construcción, lo que implicaba que su desarrollo se inspeccionaba estrechamente al menos 3 veces mientras el casco estaba todavía en construcción*". La notación A1 pasó a ser una exigencia más que una categoría en una escala.

Se constituyeron comités técnicos para redactar reglamentos estableciendo reglas precisas detalladas para la construcción y mantenimiento de los buques. La sociedad vigiló su cumplimiento a través de su red de inspectores.

En el siglo XIX se crearon otras SS.CC. El American Bureau of Shipping (ABS) tiene su origen en la American Ship Masters Association, organizada en 1860 y constituida en sociedad en 1862 en el Estado de Nueva York. Al igual que el LR, es una organización sin ánimo de lucro que englobaba a personas relevantes en los sectores marítimo, de prospección y actividades conexas. La mayoría fueron organizaciones sin ánimo de lucro gestionadas por Consejos constituidos por representantes de todos los sectores involucrados en el transporte marítimo (constructores, armadores, aseguradores, etc.). Aunque los aseguradores aún participaban en la gestión a través de su pertenencia a estos consejos, las SS.CC. ya no actúan exclusivamente para los aseguradores.

Las sociedades de clasificación hoy día

Hoy día, el cometido principal de las SS.CC. es "*mejorar la seguridad de la vida y los bienes en la mar asegurando elevados criterios técnicos para el proyecto, fabricación, construcción y mantenimiento de los buques mercantes y no mercantes*". El Certificado de Clase se mantiene como el principal soporte de su autoridad. Un armador

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

debe tener su buque clasificado para poder asegurarlo y algunos gobiernos exigen que un buque esté clasificado. Sin embargo, la importancia del Certificado de Clase va más allá. Es el criterio del sector para determinar que un buque está construido y mantenido como es debido.

Aunque las principales SS.CC. no distribuyen dividendos, dependen de los ingresos provenientes de los clientes para cubrir sus costes, por lo que están sujetas a presiones comerciales. Su supervivencia depende de mantener un número suficiente de miembros. Por consiguiente, hay una fuerte competencia entre ellas para atraer miembros, lo que lleva al absurdo de que les pagan los mismos armadores a los que imponen cargas económicas como consecuencia de sus inspecciones. Ello da pie a la crítica de que los armadores pueden evitar realizar labores esenciales para el mantenimiento cambiando a una sociedad con criterios menos exigentes. Sin embargo, como en la mayoría de los campos de la actividad técnica y económica, la competencia tiene también facetas positivas, por cuanto estimula su desarrollo técnico.¹

Las normativas gubernamentales se refieren básicamente a las mismas materias que las reglamentaciones de las SS.CC. y éstas cuentan con extensas redes de inspectores por todo el mundo, por lo que la mayoría de las SS.CC. también realizan labores de inspección técnica por delegación de algunos gobiernos. En la actualidad hay más de 50 SS.CC. que operan en todo el mundo, algunas grandes y prominentes, otras pequeñas y

oscuras. El listado de las principales SS.CC. y del número de buques mercantes que clasifican, según se muestra en la Tabla 1, da una idea aproximada de su importancia relativa. En conjunto, un puñado de las más relevantes abarcan más del 90% de la flota de buques mercantes.

Las SS.CC. se han desarrollado de forma independiente, por lo que no tienen los mismos reglamentos, lo que constituye un inconveniente. Un proyecto de construcción realizado con las reglas de una sociedad de clasificación puede tener que rehacerse para satisfacer los requisitos de otra. Las diferencias en las reglas pueden aumentar el coste de construcción de un buque en millones de dólares. Como los gobiernos también se han vuelto activos en establecer criterios técnicos para la construcción de los buques, especialmente a través de la OMI, ha aumentado la necesidad de que haya coordinación.

Para abordar este problema se creó, en 1968, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*International Association of Classification Societies* - IACS). Sus 10 miembros (los incluidos en la Tabla 1) copan alrededor del 90% del mercado mundial de clasificación y de servicios estatutarios. Esta asociación tiene dos objetivos: conseguir progresivamente una mayor uniformidad entre las reglas desarrolladas por sus miembros y definir un grupo representativo que pueda interactuar con otras organizaciones legisladoras, especialmente la OMI, que en 1969 le concedió el estatus consultivo.

Tabla 1 Sociedades de Clasificación miembros de IACS en 2002

Sociedad de Clasificación	Buques clasificados	Millones de tpm
Lloyd's Register of Shipping - LR	6.607	105,8
Nippon Kaiji Kyokai - NKK	5.643	114,4
Bureau Veritas - BV	5.047	33,7
American Bureau of Shipping - ABS	4.632	87,2
Russian Maritime Register of Shipping - RS	4.628	12,4
Det Norske Veritas - DNV	4.391	83,1
Germanischer Lloyd - GL	4.150	35,7
Korean Register of Shipping - KR	1.864	16,4
China Classification Society - CCS	1.555	14,1
Registro Italiano Navale - RINA	1.474	10,2

¹ Sobre este asunto, véase: "La competencia entre las Sociedades de Clasificación, ¿es perjudicial para la calidad de sus reglas y de sus servicios?", A. Buckland, LRS. 2001. Disponible en www.anave.es

En los últimos 35 años, IACS ha desarrollado unas 200 reglas unificadas que hacen referencia a muchos factores: resistencia longitudinal mínima, directrices sobre la carga y descarga, utilización de distintos tipos de acero para diversas partes del casco, etc.

Además de su papel como reguladores, las principales SS.CC. representan la mayor concentración de conocimiento técnico disponible en el sector marítimo. Por ejemplo, el Lloyd's Register emplea a más de 3.900 personas, de las que la mitad son ingenieros titulados, que operan desde 260 oficinas distribuidas por todo el mundo. Este equipo humano clasifica, tomando como base sus propias reglas, unos 6.600 buques al año; emite certificados estatutarios relativos a los convenios, códigos y protocolos internacionales; tiene servicios de certificación de calidad y diversos servicios de ingeniería. En comparación, el Secretariado de la OMI tiene unos 300 empleados, muchos de ellos administrativos. La inmensa mayoría de las navieras dedicadas al tráfico tramp (no regular) tienen menos de 100 empleados en sus oficinas. Es claro por qué, además de su papel clasificador, las SS.CC. han desarrollado una función muy importante como asesores técnicos de los armadores y los gobiernos.

Actividades normativas de las sociedades de clasificación

Las SS.CC., a pesar de su evidente importancia, no tienen autoridad jurídica. Ninguna norma internacional obliga a un armador a clasificar un buque, pero en general ello es necesario para poder asegurarlo y cualquier buque tendría muy poco valor sin seguro. El carácter voluntario de la clasificación implica que las SS.CC. compiten entre sí para ofrecer sus servicios a los armadores y lo hacen basándose en la importancia de sus reglas y su capacidad para ponerlas en práctica de manera eficaz. El servicio que ofrecen hoy día tiene dos aspectos fundamentales, desarrollar las reglas y ponerlas en vigor.

En primer lugar, la actualización permanente de las reglas para reflejar los cambios en la tecnología marítima. Los procedimientos varían, pero la mayoría de las sociedades

desarrollan sus reglas mediante un comité, que incluye especialistas de diversas disciplinas científicas y actividades técnicas, incluyendo ingenieros navales, aseguradores, armadores, astilleros, operadores, fabricantes de material y de maquinaria y personas de otros sectores relacionados. Este procedimiento tiene en cuenta las actividades de la OMI y las reglas unificadas de IACS.

La segunda etapa incluye la aplicación práctica de las reglas a la construcción y el transporte marítimo, que tiene tres fases:

1. *Revisión de los planos.* Los planos del buque se remiten a la sociedad de clasificación para su inspección, asegurando así que los detalles mecánicos y estructurales se ajustan a las reglas. Si los planos son satisfactorios se aprueban y se puede empezar la construcción; si no, se exigen modificaciones o explicaciones sobre los aspectos necesarios.
2. *Inspecciones durante la construcción,* se comprueba que se ejecutan los planos aprobados, se utilizan métodos de fabricación adecuados y se siguen las reglas, incluyendo la comprobación de los materiales y las piezas principales (máquinas, calderas, hélices, etc).
3. *Inspecciones periódicas* para mantener la clase. Se exige que los buques mercantes se sometan a un plan de inspecciones mientras están en servicio para comprobar su aceptabilidad para la clasificación. Los procedimientos de inspección para los buques existentes están, en general, consensuados por IACS para sus miembros y asociados. Los plazos de inspección impuestos por el LRS son:
 - Inspección especial de casco y maquinaria, cada 5 años; muy exigente, e incluye la inspección y medición detallada del casco
 - Inspección en seco, cada 2,5 años;
 - Inspección anual de casco y maquinaria, cada año;
 - Inspección del eje de cola, cada 5 años;
 - Inspección de las calderas, cada 2,5 años.

Según aumenta la edad del buque, el alcance de las inspecciones se amplía para incluir las

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

piezas o zonas del buque más propensas al envejecimiento y las planchas del casco se someten a comprobaciones de corrosión. Para evitar que el buque esté mucho tiempo fuera de servicio, las SS.CC. permiten un régimen de inspección continua, en el que el buque se somete a un programa de inspecciones concatenadas, que abarcan una quinta parte del buque cada año.

La actuación de las SS.CC. como representantes de los gobiernos ha ido aumentando a lo largo de los últimos 30 años, a medida que cada vez más gobiernos han ido adquiriendo autoridad normativa como estado de bandera. Las delegaciones más frecuentes están relacionadas con la medición del arqueo y las líneas de carga, los Convenios SOLAS y MARPOL y las normas de la OMI para el transporte de mercancías peligrosas. Al realizar este trabajo estatutario, las SS.CC. aplican la normativa pertinente del país de bandera.

4. El Derecho del Mar

¿Por qué es importante el derecho del mar?

Pasamos ahora al marco jurídico internacional. Como las leyes marítimas las elaboran y aplican los Estados, debemos examinar las normas que determinan los derechos y obligaciones de éstos en relación con sus buques mercantes. Hay dos cuestiones básicas: ¿qué leyes nacionales se aplican a un buque? y ¿qué derechos tienen otras naciones sobre ese buque en su navegación por el mundo? A lo largo de los siglos, el mundo ha desarrollado un conjunto de normas consuetudinarias para resolver estas cuestiones, conocidas como "Derecho del mar".

El Derecho del Mar: Estado de bandera y Estado ribereño

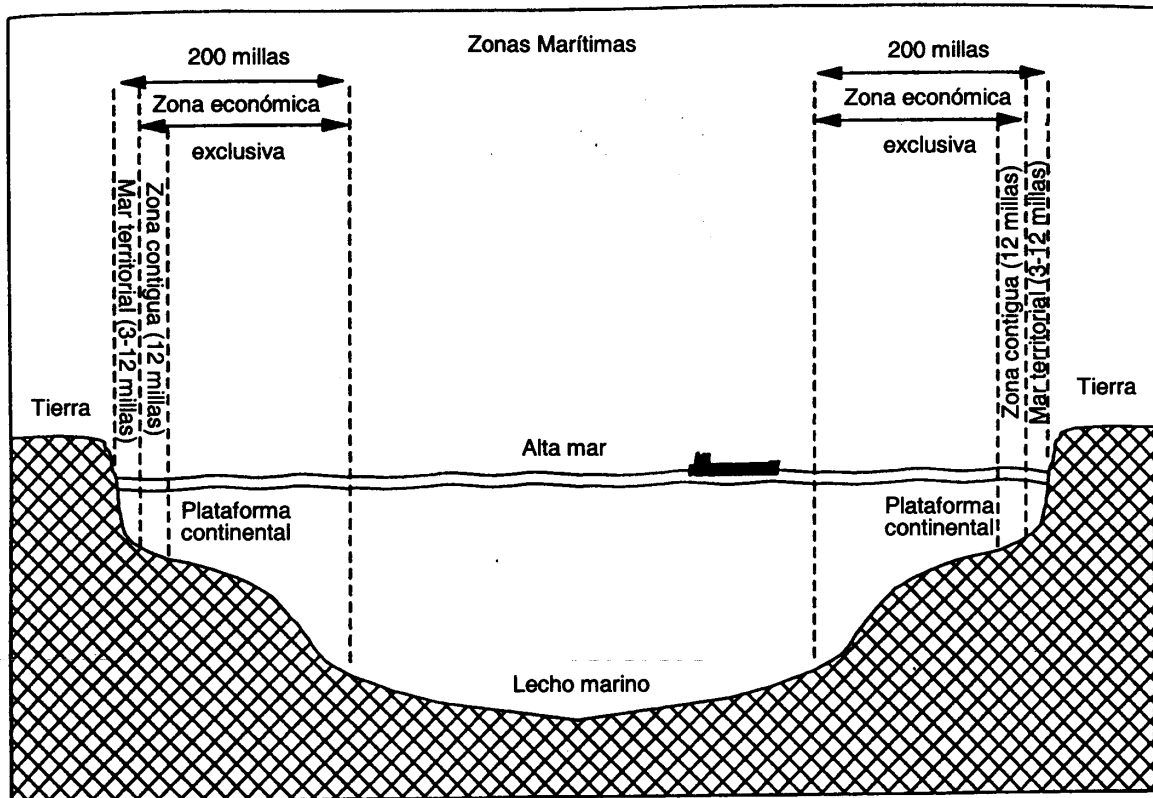
El debate sobre la responsabilidad jurídica relativa a los buques se remonta a la época en la que el poderío naval era el factor decisivo y la Armada de un país protegía a los buques que enarbolaban su pabellón, lo que establecía el principio, que se mantiene hoy día, de la responsabilidad del Estado de bandera. Sin embargo, los Estados ribereños también tienen derechos sobre los buques que hacen escala en sus puertos o navegan

por sus aguas costeras. Los autores antiguos sugerían que la distancia que quedaba bajo el alcance de los cañones de tierra debería ser el criterio para limitar estos derechos de los Estados ribereños. En un mundo en el que el comercio evoluciona rápidamente, ponerse de acuerdo en los derechos respectivos de los Estados de bandera y ribereños se ha convertido en un asunto prioritario. ¿Puede un país prohibir el alcohol en los buques extranjeros en sus aguas territoriales? O, si considera inseguro un buque extranjero, ¿tiene derecho a detenerlo? Las respuestas a estas preguntas, en la medida en que las hay, deben buscarse en los tres convenios sobre el Derecho del Mar: UNCLOS I (1958), UNCLOS II (1960) y UNCLOS III (1973).

En 1958, la ONU convocó la primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (*United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS I*), en la que participaron 68 Estados. Se pretendía determinar las cuestiones fundamentales de la propiedad de la mar, el derecho de paso por ella y la propiedad del lecho marino, siendo el último punto cada vez más importante según han ido aumentando los intereses en los recursos petrolíferos marinos. Finalmente se adoptaron cuatro convenios, que trataban sobre el Mar territorial y la Zona Contigua, Alta Mar, la Plataforma Continental y la Conservación de las Pesquerías.

En 1960 se convocó una segunda conferencia, UNCLOS II, para profundizar en algunos aspectos no acordados en la anterior. En la década de 1960, el conocimiento creciente de la riqueza mineral del fondo marino dio un nuevo significado al Derecho del Mar y, en 1970, la ONU convocó una tercera conferencia para elaborar un Convenio global sobre el Derecho del Mar. Los trabajos se iniciaron en 1973 (UNCLOS III) y asistieron 150 Estados. Con tantos participantes, el debate fue prolongado. El Convenio de la ONU sobre el Derecho del Mar (*UN Convention on the Law of the Sea*) se adoptó definitivamente en 1982 y entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, proporcionando, por fin, un "amplio marco normativo para todos los espacios oceánicos... los límites de la

Gráfico 1



jurisdicción nacional sobre los espacios oceánicos, acceso a los mares, navegación, protección y conservación del entorno marino".

Por lo que respecta a los Estados de bandera, el Convenio de 1982 respalda el derecho de cualquier Estado de registrar buques, siempre que haya una "relación auténtica" (*genuine link*) entre el buque y el Estado.

El Convenio reconoce, no obstante, que cada "Estado de bandera" puede definir la naturaleza de esta relación, de modo que, en la práctica, puede registrar cualquier buque que quiera. Una vez registrado, el buque pasa a ser parte del Estado a los efectos jurídicos. El Estado de bandera tiene la responsabilidad jurídica principal sobre el buque en lo que se refiere a regular la seguridad, las normas laborales y los asuntos comerciales. Sin embargo, el Convenio también reconoce a los "Estados ribereños" ciertos derechos sobre cualquier buque que navegue en sus aguas.

Los derechos de los Estados ribereños se establecen dividiendo la mar en zonas, según muestra el Gráfico 1, cada una de ellas tratada de forma diferente desde un punto

de vista jurídico: mar territorial (la franja más cercana a tierra), la zona contigua y la zona económica exclusiva. La cuarta zona es la de "alta mar", que no pertenece a nadie. Ninguna de las zonas está definida con precisión. Aunque el Convenio de 1982 fija el límite del mar territorial en 12 millas, la Tabla 2 muestra que se utilizan límites muy diferentes. El más común es el de 12 millas, pero algunos países han adoptado límites mucho más amplios. La zona contigua y la zona económica exclusiva son de interés principalmente debido a que en estas aguas se otorgan derechos de control y prevención de la contaminación a los Estados ribereños. Estas zonas se definen en el cuadro siguiente.

Tabla 2 Límites del mar territorial

Distancia (millas)	Número de países
3	20
4	2
6	4
12	81
15	1
20	1
30	2
35	1
50	4
70	1
100	1
150	1
200	5
Ninguna	13
Total	137



LAS ZONAS MARÍTIMAS, según el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) de 1982

Mar territorial: Es la franja de agua más cercana a tierra. El Convenio de 1982 admite una anchura máxima de 12 millas náuticas pero, en la práctica, los países utilizan límites muy diferentes, entre 3 y 200 millas, siendo el más común 12 millas. Los buques tienen derecho de paso inocente por las aguas territoriales. Los estados ribereños sólo tienen derecho a hacer cumplir sus propias leyes relacionadas con materias específicas enumeradas en el artículo 21, como seguridad de la navegación y contaminación y a hacer cumplir las leyes internacionales.

Zona contigua: Es la franja de agua que se encuentra a continuación del mar territorial. Tiene su origen en la "Hovering Act" del siglo XVIII, promulgada por Gran Bretaña contra los buques contrabandistas extranjeros que permanecían rondando en distancias de hasta 8 leguas (unas 24 millas) de tierra. Los estados ribereños tienen autoridad limitada a hacer cumplir las normas aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigración.

Zona económica exclusiva (ZEE): Se extiende hasta las 200 millas respecto de la línea de costa establecida legalmente. Tiene que ver, sobre todo, con la propiedad de los recursos económicos como pesquerías y minerales. Los extranjeros tienen libertad para navegar y para tender cables y tuberías en esta zona. Desde la perspectiva de los buques, la ZEE es casi como alta mar, con excepción de la contaminación. El artículo 56 otorga al estado ribereño jurisdicción para hacer cumplir las normas sobre vertido de desechos y otras formas de contaminación desde los buques para la protección y preservación del medio marino.

Alta mar: Está constituida por "... todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado...". En esta zona los buques que enarbolan cualquier bandera pueden actuar sin interferencias de otros buques. Este convenio establece las bases sobre las que se puede otorgar la nacionalidad a un buque mercante y el estatus jurídico de dicho buque. En particular, el artículo 91 dice:

"Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque".

Este párrafo no se ha modificado desde el Convenio de 1958 y fue el resultado de un acalorado debate sobre si países como Liberia y Panamá tenían derecho a crear registros abiertos. El Convenio no define qué constituye una dicha "relación auténtica", dejando a cada estado que la defina.

5. El papel regulador del Estado de bandera

Implicaciones económicas de la reglamentación del Estado de bandera

En ningún otro campo de la normativa marítima ha habido una interacción tan grande entre la economía y la normativa como en el asunto del Estado de bandera. Cuando un buque se registra y navega bajo la bandera de un determinado país (el "Estado de bandera"), el buque y el armador quedan sujetos a las leyes de ese Estado. El acto jurídico del registro convierte al buque en una extensión del territorio nacional. También le da derecho a su protección. Dada la interdependencia entre la normativa jurídica y la economía de explotación del buque, la elección del registro resulta fundamental para los armado-

res, pues puede extender y hacer más riguroso el control impuesto por la normativa marítima sobre las operaciones marítimas a través de los convenios internacionales.

Hay 4 consecuencias principales de la elección de Estado de registro:

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, auditorías 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 de 1974 y que lo hace cumplir rigurosamente no deja al armador otra opción que mantener los más altos niveles en la operación del buque. A la inversa, 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, por ejemplo, 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 económicas de cambiar la bandera de sus buques. La tendencia a registrar buques en países diferentes al del armador se fue extendiendo durante el siglo XX, según los impuestos y la normativa llegaban a representar una parte cada vez mayor en las operaciones comerciales de los armadores. Naturalmente, esto suscita la pregunta: ¿es un armador libre de cambiar de bandera? Para responderla es necesario examinar brevemente el procedimiento utilizado para registrar los buques. En algunos países, el armador se somete al mismo régimen legal de cualquier otro negocio, mientras que en otros se ha establecido una legislación especial para las compañías navieras.

Procedimientos de registro

Para que un buque pueda hacer escala libremente en los principales puertos del mundo sin encontrarse con obstáculos abrumadores por parte de las autoridades, debe tener una nacionalidad reconocida a efectos jurídicos y comerciales. Esa nacionalidad se obtiene registrando el buque en un determinado Estado, lo que implica, como se ha visto, someterse a su legislación. Los requisitos exigidos para ello varían de un país a otro. Algunos Estados de bandera, como Liberia, exigen que el buque sea propiedad de un nacional, aunque este requisito se satisface fácilmente estableciendo una compañía liberiana que se considera como nacional a los efectos registrales. Panamá, sin embargo, no tiene exigencias de nacionalidad.

La mayor parte de los Estados europeos mantenían, hasta la década de 1980, en mayor o menor medida, restricciones. Así, por ejemplo, hasta 1985, el capital de las empresas navieras españolas debía pertenecer, al menos en un 51%, a nacionales españoles. Este requisito se eliminó con la entrada de España en la UE y actualmente no existe tal limitación, de tal forma que una empresa española puede ser naviera aunque la totalidad de su capital esté en manos de extranjeros (y no sólo comunitarios). Más aún, en el Registro Especial de Canarias pueden inscribir buques no sólo empresas navieras españolas, sino también extranjeras, siempre que designen en España un representante legal.

Tipos de registros

En términos generales, los registros de buques pueden dividirse en tres grupos: registros tradicionales o cerrados, registros abiertos y registros especiales.

- Los *registros tradicionales* sólo admiten la inscripción de buques de empresas nacionales. En estos registros, en general, la empresa naviera está sometida a todo el espectro de la legislación nacional relacionada con los aspectos financieros, mercantiles y laborales, sin perjuicio de que se puedan conceder ciertos incentivos especiales o subsidios. El cumplimiento de las normas de seguridad se vigila muy estrechamente.

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

BREVE HISTORIA DE LOS REGISTROS ABIERTOS

<i>Época</i>	<i>Bandera</i>	<i>Motivo</i>
Siglo XVI	Española	Comerciantes ingleses burlaron las restricciones que impedían a los buques no españoles comerciar con las Indias Orientales
Siglo XVII	Francesa	Pescadores ingleses de Terranova utilizaron el registro francés para continuar faenando junto a los pesqueros británicos.
Siglo XIX	Noruega	Armadores de pesqueros de arrastre británicos cambiaron de bandera para pescar en el Estuario de Moray
Guerra napoleónica	Alemana	Armadores ingleses cambiaron de bandera para evitar el bloqueo por parte de Francia.
Independencia EE.UU.	Portuguesa	Armadores de Massachusetts cambiaron la bandera para evitar que los capturasen los británicos.
1922	Panameña	Dos buques de la United American Lines cambiaron del pabellón de EE.UU. al de Panamá para evitar la "Ley Seca" aplicable a bordo de buques estadounidenses.
1920-1930	Panameña	Armadores estadounidenses pasaron a pabellón panameño para reducir los costes laborales.
Década 1930	Panameña	Armadores de buques alemanes pasaron a pabellón panameño para evitar su apresamiento.
1939-1941	Panameña	Alentados por el Gobierno de los EE.UU., algunos armadores 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.
1946-1949	Panameña	Más de 150 buques, vendidos bajo la US Merchant Sales Act de 1946, se abanderaron en Panamá, que ofrecía registro libre y ventajas fiscales.
1949	Liberiana	Los bajos costes del registro, la ausencia de impuestos y de restricciones en la explotación y tripulación hicieron al registro económicamente atractivo.
1950 a finales década 1980	Chipre, Malta Bahamas, etc	A medida que los registros de EE.UU. y otros países se vuelven cada vez menos competitivos, muchos países rivalizan estableciendo registros libres.
A partir de 1985	Europeas	Los estados europeos establecen Registros Especiales (como el español, en Canarias) con ventajas laborales y fiscales, para limitar la fuga de sus buques a registros libres.

- Los *registros abiertos* se han establecido con el objetivo específico de ofrecer un servicio a los armadores, a menudo como un medio de obtener ingresos para el Estado de bandera. Las condiciones que ofrecen los registros abiertos varían de forma considerable, dependiendo de la política del país en cuestión. Algunos son muy profesionales y hacen cumplir los convenios internacionales sobre seguridad, mientras que otros lo son menos, permitiendo a los armadores economizar esfuerzos. Sin embargo, todos ofrecen condiciones económicas favorables para la operación naviera en el mercado internacional.
- Los *registros especiales* surgieron como respuesta de los Estados desarrollados (principalmente europeos) a la creciente tendencia de sus armadores a registrar sus buques en los registros abiertos, para operar en condiciones más competitivas. Resultan ser un híbrido de los dos tipos anteriores

por cuanto reúnen un tratamiento fiscal y laboral similar al de los registros abiertos, mientras que imponen los mismos niveles de exigencia del cumplimiento de la normativa sobre seguridad que los registros tradicionales. El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, bajo pabellón español, es un ejemplo típico. Fue creado mediante la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, resultando relativamente tardío respecto a otros registros europeos como los de la Isla de Man (Reino Unido, 1986), Kerguelen (Francia, 1986), NIS (Noruega, 1987), DIS (Dinamarca, 1988), ISR (Alemania, 1989), Madeira (Portugal, 1989). Italia creó su registro internacional muy tardíamente, en 1999.

La distinción entre ellos tiene que ver más con su política que con las condiciones de acceso a la bandera. Hoy día muchos registros especiales están abiertos a cualquier armador, cualquiera que sea su nacionalidad,



que desee solicitar el registro y cumpla las condiciones necesarias. En particular, en la UE, la sentencia del caso *Factortame* (a raíz de una denuncia de empresas pesqueras españolas contra el Reino Unido) impuso a todos los Estados miembros la obligación de que sus registros estén abiertos a cualquier armador establecido en la UE que desee registrar sus buques bajo su bandera.

A continuación analizaremos con algún detalle los registros abiertos, cuyo régimen normativo está expresamente proyectado para atraer a los armadores. Al enfrentarse a la elección de la bandera en la que quiere registrar su buque, el armador debe sopesar las ventajas y desventajas relativas de cada alternativa.

Función económica de los registros abiertos

La práctica de los registros abiertos comenzó en la década de 1920, cuando armadores estadounidenses vieron el registro bajo bandera panameña como un medio para evitar los elevados impuestos de los EE.UU. y la aplicación de su "ley seca" mientras que, al mismo tiempo, se registraban en un país dentro de la órbita política estable de los EE.UU. No obstante, su verdadero auge comenzó tras la Segunda Guerra Mundial, cuando el gobierno de los EE.UU. liquidó los buques tipo *Liberty* a armadores estadounidenses. Deseando evitar la operación bajo el costoso pabellón de los EE.UU., asesores fiscales de este país pidieron a Liberia que estableciese un régimen ventajoso de registro de buques, y las condiciones para el registro en Liberia se desarrollaron específicamente para atraer armadores a esa bandera a cambio del pago de una cuota anual. Poco después, Panamá adaptó sus leyes para atraer armadores de cualquier parte del mundo, quedando así constituidos los dos principales registros abiertos internacionales.

La inscripción en un registro abierto conlleva, generalmente, el pago de una cuota inicial de registro y una "tasa por tonelaje" anual, lo que permite al registro cubrir sus costes y obtener un beneficio. A cambio, el registro ofrece una normativa especialmente concebida para constituir un entorno comercial y jurídico adecuado a un armador que opera en el mercado internacional. Hay

importantes diferencias en la forma en que los registros enfocan este objetivo pero, en general, los principales aspectos son:

- *Impuestos*. Generalmente no hay impuestos sobre beneficios. El único impuesto es la citada tasa anual por tonelada de registro neto.
- *Tripulación*. El armador tiene completa libertad para reclutarla en el mercado internacional. No suele haber ninguna exigencia de emplear nacionales, sea como oficiales o como subalternos. Dependiendo de la política del registro, en general se aplican las normas internacionales relativas al número, formación y condiciones de trabajo de los tripulantes (Convenio STCW de la OMI y diversos convenios de la OIT).
- *Derecho mercantil (societario)*. Por regla general, el armador tiene una notable libertad en sus actividades empresariales. Por ejemplo, no es necesario desvelar la propiedad de las acciones de la compañía, que por lo general son "al portador". Se puede limitar la responsabilidad mediante compañías de un solo buque y no se exige a la compañía que presente cuentas auditadas. En general hay pocas normas relativas a la designación de directivos y administradores.
- *Normativa de seguridad*. Aunque la mayoría de los registros internacionales abiertos han suscrito los principales convenios internacionales sobre seguridad, difieren bastante en la forma en que exigen su cumplimiento. Algunos son muy exigentes mientras otros dejan la seguridad totalmente en manos del armador y su sociedad de clasificación.

En realidad, el servicio ofrecido por un registro abierto depende de las políticas recogidas en las leyes marítimas del Estado y en la forma en que las hace cumplir. Supervisar las normas de seguridad es costoso y, durante la recesión de los 80, algunos registros abiertos prestaron poca atención a este aspecto, lo que resultó una postura difícil de mantener. Para ser útil, un registro abierto debe garantizar que los buques bajo su pabellón son bien recibidos en los puertos del mundo. A medida que el examen de los buques por parte de los cargadores y de los estados ribereños en

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

los puertos ha ido aumentando, se ha vuelto más importante que las banderas de los registros abiertos sean aceptables en todos los puertos del mundo. Por eso, registros abiertos como el de Bahamas, por ejemplo, ofrecen a los armadores normas muy flexibles y atractivas en materia de impuestos y de derecho mercantil, pero hacen cumplir la normativa relacionada con la seguridad a los buques registrados bajo su bandera.

A finales de los años 50, las flotas panameña y liberiana habían alcanzado 16 millones de toneladas de registro, de modo que los registros internacionales se estaban convirtiendo en una materia de polémica importante para los estados marítimos tradicionales. Inevitablemente surgió la pregunta: "¿tiene un país como Liberia derecho a conceder su registro a un armador que no es nacional de ese país?" Como ya hemos visto, este asunto se trató en la Conferencia de Naciones Unidas UNCLOS I, en 1958, pero no se sometió formalmente a examen hasta 1959, cuando se reunió en Londres la primera asamblea de la recientemente creada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO, hoy día Organización Marítima Internacional - OMI) y se eligió el Comité de Seguridad Marítima (MSC). Las condiciones para la elección del MSC decían que 8 miembros del mismo deberían ser las naciones que poseían más buques registrados. Inicialmente, fueron designadas Estados Unidos, Reino Unido, Noruega, Japón, Italia, Países Bajos, Francia y la República Federal de Alemania. Sin embargo, se suscitaron objeciones señalando que se debería haber elegido a Liberia y Panamá, que estaban en el 3º y 8º puesto, respectivamente, en la clasificación mundial por tonelaje, en lugar de Francia y Alemania.

Esta disputa se remitió finalmente al Tribunal Internacional de Justicia para que dictaminase si la elección era legal de acuerdo con las condiciones del Convenio de 1948 que fundó la IMCO. Los países europeos adujeron que para que un buque se registrase en un país debería haber una "relación auténtica" entre el registro y el propietario y que, en el caso de los registros internacionales abiertos, esa relación no existía. Como era previsible, Liberia, Panamá y los EE.UU. tuvieron un punto de

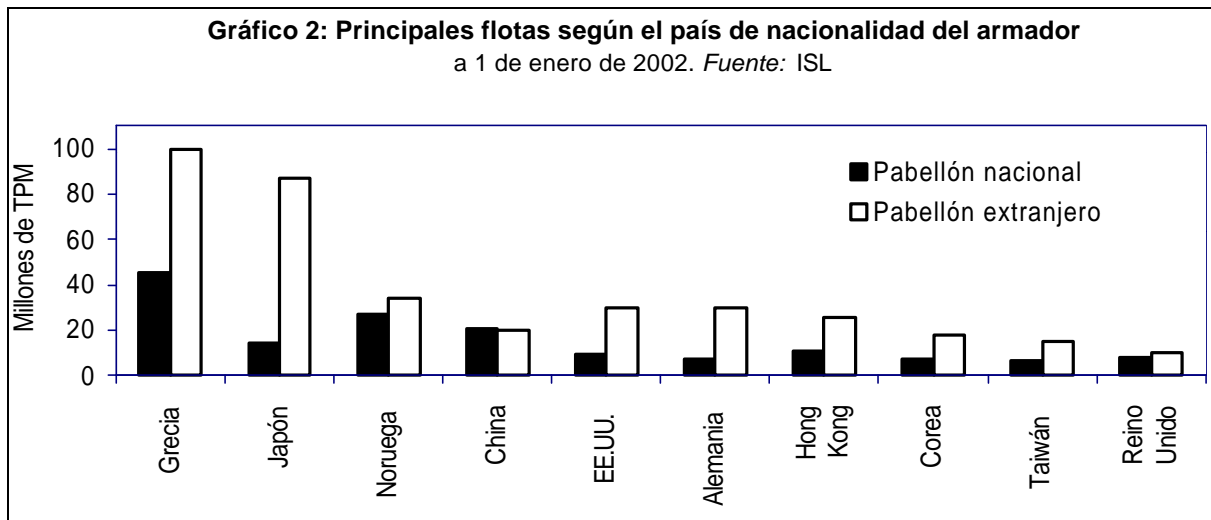
vista opuesto. El tribunal internacional no aceptó el argumento europeo y, por 9 votos contra 5, consideró que la IMCO había incumplido el artículo 28(a) del Convenio de 1948 al no elegir a Liberia y Panamá para el MSC. Como consecuencia, las banderas de los registros internacionales abiertos quedaron legitimadas en la normativa internacional.

Por su carácter "movible", los buques se adaptan muy bien al registro en el exterior y, una vez que esta posibilidad ha quedado jurídicamente aceptada, ha sido ampliamente adoptada en la práctica. En 2003 más de la mitad del tonelaje de la flota mercante mundial está abanderada en registros abiertos, siendo los principales Panamá, Liberia, Bahamas, Malta, Chipre, San Vicente y Granadinas, Bermuda y Antigua. La tabla 3 muestra el tonelaje registrado en estas banderas en enero de 2002. El bajísimo nivel de utilización de estos registros por armadores nacionales confirma su condición de registros abiertos.

Los armadores de todas las principales naciones marítimas utilizan los registros abiertos, aunque la proporción varía considerablemente. A pesar de los alicientes de los registros abiertos, bastantes armadores de Grecia, Japón y Estados Unidos continúan registrando sus buques bajo el pabellón nacional, como se ve en el gráfico 2. Como queda dicho, para evitar la fuga de sus buques hacia los registros abiertos, a partir de mediados de la década de 1980, los países europeos fueron estableciendo registros especiales, que en general tienen también carácter de registros abiertos, aunque son utilizados preferentemente por los armadores nacionales. Sin embargo, como puede verse en la Tabla 3, en el Norwegian International Ship Register (NIS) y el registro de Madeira (Portugal) hay también una proporción importante de buques de armadores extranjeros. Estos registros especiales han hecho posible la estabilización del tonelaje registrado en Europa. Aunque los regímenes de estos registros contienen bonificaciones en el impuesto de sociedades y de la renta de los tripulantes y en las cotizaciones a la seguridad social, la Comisión Europea las considera compatibles con los objetivos de la política de transportes de la UE, por cuanto hacen posible mantener empre-

Patrocinado
por

Lloyd's
Register



sas, buques y empleos en el sector marítimo en los Estados miembros.

La utilización de los registros abiertos da a los armadores gran libertad en la elección de las tripulaciones y en sus condiciones laborales y salariales, por lo que los sindicatos de marinos, especialmente la International Transport Workers Federation (ITF), se han opuesto al sistema. La ITF elabora una escala de salarios mínimos y expide un certificado o "blue card" a los buques cuyas tripulaciones tienen salarios que alcanzan dicha escala. Si el capitán no puede mostrar la "blue card", los sindicatos portuarios pueden intentar boicotear el buque, lo que supone una medida de presión para intentar persuadir a los armadores de buques abanderados en registros abiertos para que acaten esas escalas de salarios. Aunque los registros abiertos adquirieron una reputación contradictoria en los 80, la presión comercial para abanderarse en ellos ha continuado y muchas grandes empresas navieras se han visto finalmente obligadas a abandonar, a menudo renuentemente, su bandera nacional hacia los registros abiertos.

en un país A, tras lo cual se realiza un alquiler o arrendamiento a casco desnudo y se registra y abandera en un registro abierto, B. Para que ello sea posible, las legislaciones de ambos países deben aceptar esta estructura. Este mecanismo suele utilizarse para mantener inscrito un buque en el país A, a los efectos

Tabla 3: PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES

Datos a 1.1.02, en miles de TPM

PAÍS DE BANDERA	TPM total	% armadores nacionales
Principales registros abiertos		
Panamá	181.822	0,0
Liberia	77.012	0,0
Bahamas	47.743	0,7
Malta	43.995	0,1
Chipre	35.400	7,4
San Vicente	10.025	0,0
Bermuda	8.350	0,0
Antigua y Barbuda	6.052	0,0
Principales registros tradicionales		
Grecia	48.428	94
Singapur	32.556	35
China	23.520	89
Hong Kong	22.899	48
Reino Unido	22.126	35
Japón	17.877	80
EE.UU.	12.725	74
India	10.446	95
Italia	10.269	83
Corea del Sur	9.133	83
Rusia	7.441	94
Taiwán	6.956	97
Registros especiales		
NIS - Noruega	28.688	83
DIS - Dinamarca	8.090	95
ISR - Alemania	6.703	99
REC - España	2.249	99
MAR - Portugal	1.409	20

Doble Registro

En algunos casos, un armador puede inscribir un buque simultáneamente en los registros de dos países. El buque se registra primero



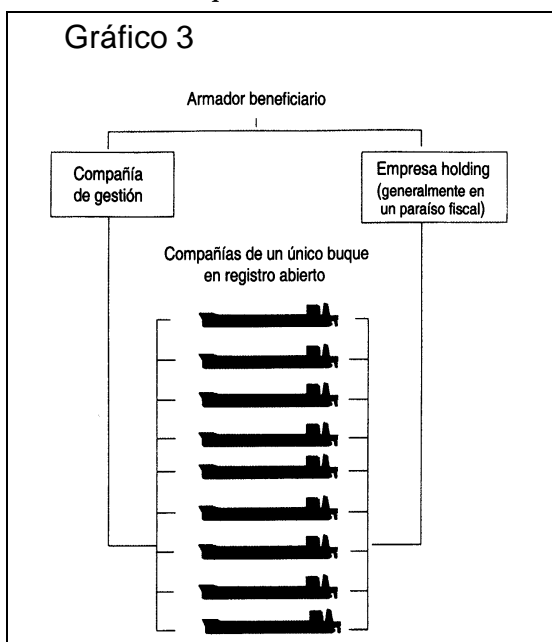
tos de la legislación sobre hipoteca naval, mientras que el buque navega bajo la bandera del país B y aplica su normativa sobre tripulación e impuestos, más favorable para la explotación.

Estructuras empresariales relacionadas con el registro del buque

Mucho se ha hablado a raíz de accidentes como los del *Erika* y el *Prestige* respecto de las estructuras empresariales, a veces complejas, que se utilizan en el transporte marítimo.

El carácter internacional de este negocio y la utilización de los registros abiertos hizo posible que hace ya bastantes años se desarrollase una estructura empresarial característica, que se apoya en el concepto de sociedad anónima o "de responsabilidad limitada" para proteger los intereses del empresario naviero. En el gráfico 3 se muestra esta estructura típica, formada por 4 elementos:

1. *El armador beneficiario.* Es la persona física o jurídica que tiene el control final y que recibe las ganancias que produce el buque. Puede estar situado en su país o en un territorio como Suiza o Mónaco.
2. *Compañías de un único buque.* Se establecen varias compañías instrumentales, generalmente domiciliadas en un país con registro abierto, como Panamá o Liberia, siendo la finalidad de cada una de ellas ser la armadora de un único buque. Esto protege los demás buques y otros bienes del armador beneficiario de demandas que involucren a uno de los buques.



3. *Empresa holding* Constituida bajo una jurisdicción fiscal favorable para armar y operar buques. Sus activos son las acciones de las compañías de un único buque. Sus propias acciones están en poder del armador beneficiario, sea éste una persona física o jurídica.

4. *Compañía de gestión.* La gestión diaria de los buques la realiza otra compañía creada con ese propósito. En general, estará situada en un centro marítimo, como Londres o Hong Kong.

En realidad, el negocio marítimo no ha hecho sino iniciar un camino que la globalización generalizada de la economía ha extendido, haciendo que hoy día sea enormemente común encontrar estructuras empresariales idénticas o muy similares a ésta en otras muchas áreas de la economía, la industria, los servicios, etc.

Por otra parte, aunque este sistema está muy extendido en los buques que operan bajo registros libres, su utilización no es ni mucho menos universal y depende de la competitividad relativa de la bandera nacional. Si consideramos las principales naciones marítimas, que aparecen clasificadas en función del tamaño de sus flotas en el gráfico 2, podemos ver que la proporción de flota registrada en pabellones extranjeros varía de forma notable.

6. Cómo se elabora la normativa marítima

La necesaria uniformidad de la normativa internacional

Conviene examinar con cierto detalle los procedimientos utilizados por los Estados para desarrollar su normativa marítima y, en particular, los convenios marítimos internacionales. Dado que los buques operan en un mercado internacional, es básico uniformizar los aspectos de la normativa marítima nacional relacionados con la actividad internacional de los buques. En el siglo XIX se utilizaban casi universalmente las leyes británicas como estructura para la normativa marítima nacional, lo que proporcionó una base común. Más recientemente, los gobiernos de las distintas naciones marítimas han tomado medidas más formales para uniformizar la normativa marítima mediante convenios internacionales, que



se elaboran conjuntamente entre las naciones marítimas, para cubrir objetivos comunes sobre materias determinadas. Cada país puede, si lo desea, introducir las medidas establecidas en estos convenios en su normativa nacional. De este modo, todas las naciones que lo hacen (conocidas como signatarias del convenio) tienen la misma normativa en la materia que trata el convenio.

La normativa marítima británica en el siglo XIX

Utilizando Gran Bretaña como ejemplo, a mediados del siglo XIX había pocas reglas y normas y prácticamente ningún criterio de seguridad o construcción para los buques mercantes. Muchos buques se hacían a la mar mal contruidos, en malas condiciones, excesivamente sobrecargados y, a menudo, se llevaban a su desdichada tripulación al fondo del océano. Como resultado de la campaña reformista de un miembro del Parlamento llamado Samuel Plimsoll, en 1876 entró en vigor la "Plimsoll Act" y se facultó al Ministerio de Comercio para inspeccionar los buques, declararlos aptos para la mar y marcarlos con una línea de carga que indicase el límite legal hasta el que podrían sumergirse.

A su debido tiempo se crearon otras normas según se hicieron necesarias, y Gran Bretaña estableció un código de derecho marítimo, que fue estructurado específicamente para acometer los problemas que surgen cuando un estado maneja una amplia flota mercante. Otros países desarrollaron gradualmente sus propias leyes aunque, como Gran Bretaña dominaba el mundo marítimo, era habitual que los países emergentes con intereses marítimos adoptasen el derecho británico como base para redactar su propia legislación. De este modo, las reglas y normas británicas pasaron a aplicarse muy ampliamente.

Los convenios marítimos internacionales

El primer paso hacia un sistema internacional para elaborar normas (convenios) aceptados internacionalmente tuvo lugar en 1889, cuando el gobierno de los EE.UU. invitó a 37 estados a participar en una conferencia marítima internacional, en cuyo orden del día había una lista de asuntos problemáticos del sector marítimo para los que

se entendía que sería beneficioso lograr la normalización de la normativa internacional, incluyendo reglas sobre:

- Prevención de los abordajes;
- Determinación de la navegabilidad de los buques;
- Máximo calado al que pueden cargarse los buques;
- Proyecto y construcción de los buques;
- Salvamento de vidas, hallazgos y naufragios;
- Competencia necesaria para oficiales y subalternos;
- Rutas y derrotas frecuentes en la navegación;
- Señales nocturnas para comunicar información en la mar;
- Avisos de temporales próximos;
- Información, señalización y eliminación de los pecios (restos de naufragios) peligrosos y otros obstáculos para la navegación;
- Avisos sobre peligros para la navegación;
- Sistema uniforme de boyas y faros;
- Creación de una comisión marítima internacional permanente.

De hecho, esta conferencia sólo tuvo éxito en lo que respecta al primer punto del orden del día, aunque sus conclusiones señalaron claramente otros asuntos importantes, que se abordaron en ulteriores conferencias y convenios. Esta conferencia fijó el modelo actual en el que la normativa marítima se elabora por consenso.

La elaboración de los convenios marítimos

La base del derecho marítimo son los "convenios". En realidad no son leyes. Son modelos aceptados internacionalmente a partir de los cuales cada Estado puede desarrollar su propia legislación marítima. Aunque esto no garantice que todos los países tendrán exactamente la misma normativa marítima, significa que la mayoría de ellos sí la tendrán en los asuntos fundamentales. También ayuda a evitar una legislación marítima mal elaborada o incongruente. El procedimiento para elaborar o modificar un convenio marítimo consta de 4 etapas, que se resumen, en términos generales, en el cuadro siguiente:

El Convenio sobre el Derecho del Mar, de 1982 (tratado en el apartado 4), aporta un ejemplo de este proceso. Fue promovido por la resolución 2.749 de la Asamblea General de las

LAS CUATRO FASES DE LA ELABORACIÓN DE UN CONVENIO MARÍTIMO

1ª. Deliberación y primer esbozo del convenio. Los gobiernos interesados definen la materia a legislar. Si tiene el apoyo suficiente en una agencia adecuada, como la OMI o la OIT, un grupo apropiado, técnicamente calificado, redacta un borrador de convenio.

2ª. Adopción del convenio. Se convoca una conferencia para comprobar si hay o no consenso en que se necesita una norma, señalar qué tipo de forma se le debería dar, examinar el borrador de convenio y adoptarlo.

3ª. El convenio queda "**abierto a la firma**" de los gobiernos, que indican su intención de ratificar el convenio haciéndolo legalmente obligatorio en su país.

4ª. Ratificación: Cada país firmante ratifica el convenio mediante su introducción en la normativa nacional para que pase a ser parte de la normativa del país. Como norma general, los convenios entran en vigor sólo después de que un número determinado de estados hayan completado este proceso (los términos y condiciones precisas se habrán acordado dentro del proceso de adopción del convenio). Una vez se hayan alcanzado las condiciones necesarias, el convenio tendrá fuerza de ley en los países que lo hayan ratificado. No se aplica en los países que no lo hayan ratificado y cualquier pleito debe juzgarse según la normativa nacional aplicable.

Naciones Unidas, que señalaba "las realidades políticas y económicas" de la década anterior, "el hecho de que muchos de los actuales Estados miembros de la ONU no participaron en las anteriores conferencias sobre el derecho del mar" y pedía una nueva conferencia sobre el asunto. Ésta se convocó en 1973 y los debates se prolongaron hasta el 30 de abril de 1982, cuando se adoptó el convenio mediante votación (130 a favor, 4 en contra y 17 abstenciones). El Convenio quedó abierto a la firma en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982. El primer día se recogieron las firmas de 117 Estados y se depositó una ratificación.

Para que este procedimiento funcione, se requiere una inversión considerable de tiempo y esfuerzo en la organización de las conferencias, la redacción de los borradores de los convenios y las acciones ulteriores para asegurar que se mantienen actualizados. En el caso de los convenios marítimos este servicio ha recaído sobre tres agencias de la ONU: la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Comité Marítimo de UNCTAD. Cada una de estas organizaciones se ocupa de una gama particular de asuntos marítimos, según se detalla más adelante.

El trabajo de estas tres organizaciones está en constante evolución. Aunque en el contexto

actual algunos de estos convenios son sólo de interés pasajero, las cuestiones fundamentales de seguridad marítima, control de la contaminación y condiciones de empleo inciden en el corazón mismo de la economía relacionada con la explotación de los buques.

Los convenios desarrollados por estas organizaciones son, de hecho, declaraciones de objetivos que son aceptables para una mayoría de los Estados que se han reunido para debatirlos. Sin embargo, un Estado no está obligado por los términos de un convenio hasta que lo haya ratificado él mismo y lo hayan hecho una proporción determinada de participantes (generalmente dos tercios). Una vez logrado esto, todos los Estados que lo han ratificado tienen la obligación de promulgar la legislación nacional necesaria para ponerlo en vigor. Ello establece el marco en el que han de funcionar los armadores. En los siguientes apartados se repasan los convenios básicos sobre seguridad, contaminación, condiciones de empleo de los marinos, etc.

7. La OMI y sus convenios

Historia y organización de la OMI

La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) empezó a funcionar en 1958, con el objetivo de adoptar normas de aplicación mundial sobre materias relacio-

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

nadas con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación y de actuar como depositario de los correspondientes convenios internacionales. En 1982, IMCO cambió su nombre al de Organización Marítima Internacional (OMI). Ha sido responsable de la elaboración de un gran número de convenios, algunos tan generales como el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS) y el Convenio sobre la prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL) y otros tan específicos como el relativo a la medición del arqueo.

La OMI cuenta con 162 estados miembros y 2 miembros asociados. Su principal objetivo era, especialmente en los primeros años, elaborar un conjunto de convenios, códigos y recomendaciones que pudiesen ponerse en vigor por los gobiernos miembros. Todos los convenios más importantes han sido ya aceptados por países cuyas flotas mercantes combinadas representan el 98% del total mundial. La tabla 4 muestra un listado de los convenios más importantes.

El máximo órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne cada dos años. Entre sesiones de la Asamblea actúa como rector un Consejo, formado por 40 estados miembros elegidos por la Asamblea. El trabajo técnico y jurídico lo llevan a cabo 5 Comités:

- *Comité de Seguridad Marítima (MSC)*. Se ocupa de todo tipo de asuntos relacionados con la seguridad en el ámbito marítimo. Sus subcomités resuelven un amplio espectro de asuntos relacionados con la seguridad de la navegación, radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento, normas de formación y guardias, proyecto y equipo del buque, dispositivos salvavidas, protección contra incendios, estabilidad y líneas de carga, seguridad de los buques pesqueros, transporte de mercancías peligrosas, carga seca, contenedores, graneles líquidos y aplicación por el estado de abanderamiento.
- *Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)*. Se ocupa, como su nombre indica, de todo lo relacionado con la preservación del medio ambiente marino, y especialmente de la contaminación por hidrocarburos y otras cargas, pero también de

otras materias como la eliminación de pinturas anti-incrustantes que puedan dañar a la fauna marina, gestión de aguas de lastre (para evitar que el transporte de microorganismos locales pueda producir el deterioro de la microfauna marina en otras regiones), etc.

- *Comité de Cooperación Técnica (TC)*. Controla los programas de cooperación técnica establecidos para ayudar a los gobiernos a poner en vigor las medidas técnicas adoptadas por la organización.
- *Comité Jurídico (LEG)*. Es el responsable de examinar los asuntos jurídicos en la OMI.
- *Comité de Facilitación (FAL)*. Se ocupa de facilitar el tráfico marítimo internacional simplificando las formalidades y la documentación que se exige a los buques cuando entran o salen de los puertos y terminales.

Para ayudar a estos Comités, la OMI tiene un Secretariado, con unos 300 empleados, ubicado en Londres. Aunque al principio la prioridad era la elaboración de convenios, desde comienzos de los 80 el enfoque ha cambiado. Para entonces la OMI había desarrollado una amplia serie de medidas relacionadas con seguridad, prevención de la contaminación, responsabilidad e indemnización. Se reconoció que la normativa vale para poco si no se hace cumplir por lo que, en 1981, la Asamblea adoptó la Resolución A.500 (XII), que recondujo la actividad hacia la aplicación efectiva de los convenios. Esta resolución se reafirmó en los 90 y éste pasó a ser el principal objetivo de la OMI. Para estimular esta labor, el MSC estableció el Subcomité de aplicación por el Estado de abanderamiento.

En los siguientes apartados se describe brevemente el alcance de los principales convenios.

Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS): La primera conferencia organizada por la OMI en 1960 adoptó el Convenio SOLAS, que entró en vigor en 1965, y que abarcaba un amplio espectro de medidas concebidas para mejorar la seguridad de la navegación. Sus disposiciones incluían el proyecto y la estabilidad de los buques de pasaje y de carga, instalaciones de maquinaria y eléctricas, protección contra

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

Tabla 4 PRINCIPALES CONVENIOS DE LA OMI SOBRE SEGURIDAD, PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN Y RESPONSABILIDAD

Convenio	Entrada en vigor
SOLAS: Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1974, en su forma enmendada y sus Protocolos (1978, 1988)	25 - 05 - 1980
SAR: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, en su forma enmendada	22 - 06 - 1985
INTERVENCIÓN: Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969, en su forma enmendada, y su Protocolo, 1973	06 - 05 - 1975
MARPOL: Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques, 1973, y sus Protocolos (1978, 1985 y 1997), Anexo I (02.10.83), Anexo II (06.04.87), Anexo III (01.07.92), Anexo IV (27.09.03), Anexo V (31.12.88) y Anexo VI (no en vigor)	02 - 10 - 1983
OPRC: Convenio Internacional sobre Preparación, Cooperación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990	13 - 05 - 1995
LDC: Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972, en su forma enmendada y su Protocolo 1996	30 - 08 - 1975
COLREG: Convenio por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, 1972, en su forma enmendada	15 - 07 - 1977
FAL: Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965, en su forma enmendada	05 - 03 - 1967
STCW: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, en su forma enmendada	28 - 04 - 1984
SUA: Convenio para Represión de actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988, y su Protocolo, 1988.	01 - 03 - 1992
LL: Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, en su forma enmendada, y su Protocolo, 1988.	21 - 07 - 1968
ARQUEO: Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969	18 - 07 - 1982
CSC: Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972, en su forma enmendada	06 - 09 - 1977
SALVAMENTO: Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989	14 - 07 - 1996
CLC: Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969, y sus Protocolos (1976, 1984 y 1992)	19 - 06 - 1975
FUND: Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971, y sus Protocolos (1976, 1992 y 2000)	19 - 06 - 1975
PAL: Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 1974, y sus Protocolos (1976, 1990 y 2002)	28 - 04 - 1987
LLMC: Convenio sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos, 1976, y su Protocolo de 1996	01 - 12 - 1986
NUCLEAR: Convenio relativo a la Responsabilidad Civil en el campo del Transporte Marítimo de Material Nuclear, 1971	15 - 07 - 1975
STP: Acuerdo sobre Buques de Pasaje para Tráfico Espaciales, 1971, y su Protocolo, 1973	02 - 01 - 1974
INMARSAT: Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976, en su forma enmendada.	19 - 07 - 1979

incendios, dispositivos salvavidas, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación y el transporte de mercancías peligrosas. SOLAS se actualizó en 1974 y ahora incorpora un procedimiento de modificación con el que el convenio puede actualizarse para tener en cuenta los cambios en el sector marítimo sin necesidad de convocar una conferencia. El Convenio SOLAS de 1974 entró en vigor el 25 de mayo de 1980 y, al 31 de diciembre de 2002, lo han ratificado 146 estados.

Reconociendo cada vez más que la pérdida de vidas en la mar y la contaminación medioambiental están influenciadas por la forma en que las compañías gestionan sus flotas, la OMI tomó medidas, en los 90, para regular la gestión de las empresas navieras.

En la Conferencia SOLAS celebrada en mayo de 1994 se incorporó formalmente a este Convenio el **Código Internacional de Gestión de la Seguridad** (Código ISM) en la forma de un nuevo capítulo IX. Este Código exige a las compañías navieras que desarrollen, pongan en práctica y mantengan un Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) que aplica los principios de gestión de calidad, incluyendo:

1. Una política de la compañía sobre seguridad y protección medioambiental.
2. Procedimientos escritos sobre todas las materias relacionadas con la operación segura del buque y la protección del entorno.
3. La definición de niveles de autoridad y líneas de comunicación entre y con el personal de tierra y de a bordo.

4. Procedimientos para informar sobre accidentes y no-conformidades.
5. Procedimientos para prepararse y responder a situaciones de emergencia.
6. Procedimientos para realizar auditorías internas.

El Código ISM se hizo obligatorio para los buques de pasaje y algunos buques de carga de $GT \geq 500$, en una primera fase, el 1 de julio de 1998. En una segunda fase entró en vigor para el resto de los buques de carga de $GT \geq 500$ el 1 de julio de 2002, siendo hoy día aplicable a todos los buques mercantes. Anteriormente, la normativa sobre seguridad se centraba en los aspectos físicos y no en los relativos a la gestión de las empresas navieras, por lo que el ISM representa un nuevo enfoque y un paso adelante extraordinario para prevenir que pueden producirse errores humanos a causa de una organización inadecuada de la actividad de la empresa naviera.

Prevención de los abordajes: Una de las causas más comunes de accidentes en la mar son los abordajes. En un Anexo del Convenio SOLAS 1960 se incluyeron medidas para evitar que ocurriesen y, posteriormente, la OMI adoptó el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, de 1972, en el que se incluían reglas para incorporar los dispositivos de separación de tráfico en las zonas del mundo con congestión de tráfico. Este convenio, que se modificó en 1981, ha sido ratificado, al 31 de diciembre de 2002, por 141 estados. Su aplicación ha disminuido substancialmente el número de abordajes entre buques.

Líneas de máxima carga: La necesidad de evitar que los buques se sobrecarguen, hasta el punto de poner en peligro su seguridad y la de la tripulación, era un problema que ya se trató en el siglo XIX. En 1930 se adoptó un Convenio Internacional que establecía que todos los buques debían llevar pintadas en el costado unas Líneas de Carga normalizadas para los diferentes tipos de buques en diversas condiciones. Incluye también exigencias sobre otras materias, como la resistencia de las tapas de escotilla, etc. En 1966 se adoptó un convenio actua-

lizado, que entró en vigor en 1968 y que, al 31 de diciembre de 2002, ha sido ratificado por 149 estados.

Arqueo de buques: El arqueo o tonelaje de los buques es una medida de su capacidad (volumen) para transportar carga. Aunque ésta podría parecer una materia muy concreta para ser objeto de un convenio internacional, la realidad es que su determinación tiene gran interés, debido a que puertos, canales y otras organizaciones suelen establecer sus tarifas sobre los buques en función de su arqueo. Esto fue un aliciente para manipular el proyecto de los buques de forma que se redujese su cifra oficial de arqueo, aunque manteniendo la misma capacidad de transporte de carga. En algunas ocasiones esto podía poner en peligro la estabilidad y seguridad del buque.

Hasta que, en 1969 se adoptó el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, estableciendo nuevos procedimientos unificados para calcular el arqueo bruto y neto de un buque, cada país tenía sus propias normas para determinarlo, lo que suponía un gran inconveniente. Por tratarse de una materia compleja y polémica, para su entrada en vigor se exigió la ratificación por 25 estados con no menos del 65% del tonelaje bruto de la flota mundial. Estas condiciones se satisficieron en 1980 y el convenio entró en vigor en 1982. Al 31 de diciembre de 2002 lo han ratificado 135 estados.

Convenio sobre Formación y Guardias (STCW): El objeto del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar (STCW), de 1978, fue establecer unas normas mínimas, aceptadas internacionalmente, para la formación y titulación de los oficiales y subalternos, así como sobre los horarios de trabajo y descanso a bordo. Entró en vigor en 1984. En 1995 se introdujeron unas modificaciones que, para complementar la iniciativa del Código ISM, establecía criterios verificables, una formación estructurada y la familiarización a bordo. En aplicación del mismo, todas las escuelas de náutica de los países signatarios del Convenio se han sometido a un proceso de auditoría externa para comprobar su adecuación a las

Patrocinado
por

Lloyd's
Register

exigencias del Convenio y la OMI ha publicado una "lista blanca" de los países que han superado este examen. Al 31 de diciembre de 2002 lo han ratificado 144 estados.

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL): Con el desarrollo y crecimiento del tamaño de los buques para transportar productos a granel y del transporte por mar de grandes cantidades de productos tóxicos y contaminantes, la preservación del medio ambiente marino se ha ido convirtiendo, cada vez más, en un asunto que requiere regulación internacional. El proceso de creación de esta normativa se inició con una conferencia celebrada en Londres en 1952, que produjo el Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina por Hidrocarburos (OILPOL), de 1954. Este convenio pretendía principalmente evitar que el agua de mar que transportaban los petroleros en sus tanques de carga cuando navegaban en lastre tuviese, al deslastar (vaciar los tanques de lastre a la mar) una cierta cantidad de residuos de crudo que contaminase la mar y la costa. Este convenio estableció "zonas prohibidas", que se extendían, como mínimo, hasta 50 millas de la tierra más próxima. Estas normas se fueron actualizando y endureciendo progresivamente durante los siguientes 20 años.

Según fue aumentando durante los años 60 la preocupación por el entorno marino, se vio que era necesario un convenio más amplio sobre contaminación marina y, en 1973, se adoptó el Convenio MARPOL, que abordaba todas las formas de contaminación marítima, excepto la eliminación de los residuos generados en tierra, incluyendo asuntos como: certificados y reglas especiales para la construcción e inspección de los buques que transporten mercancías contaminantes, puesta en vigor e informes sobre incidentes en los que estaban involucradas sustancias nocivas y la definición de infracciones. Por ejemplo, los petroleros deben disponer de equipos de control de la descarga de hidrocarburos y de sus residuos. Se exigió a los petroleros nuevos de más de 70.000 toneladas de peso muerto (tpm) disponer de tanques de lastre segregado con capacidad suficiente para que no necesiten

lastrear los tanques de carga en sus viajes en lastre, excepto en condiciones meteorológicas muy adversas. En 1978, la exigencia de disponer de lastre segregado se amplió a buques de más de 20.000 tpm y se impuso que los petroleros existentes dispusieran de un equipo de lavado de los tanques con crudo.

A principios de los 90 se establecieron medidas para reducir los derrames de hidrocarburos en casos de abordajes o varadas de petroleros. Así, en 1992 se incluyeron dos nuevas reglas en el Anexo I de MARPOL, relativas a los criterios de construcción para los petroleros nuevos (13F) y la mejora de los criterios de seguridad para los existentes (13G). Los petroleros encargados a partir del 6 de julio de 1993 deben tener doble casco o un proyecto equivalente. Se presta especial atención al proyecto del doble casco, por ejemplo exigiendo que los petroleros de más de 30.000 tpm tengan un espacio de 2 m entre los tanques de carga y el casco exterior del buque.

La regla 13G fue más polémica porque trata sobre los buques existentes, estableciendo límites precisos de edad para los petroleros de casco sencillo. A los 25 años los petroleros que no tuviesen doble casco debían retirarse del servicio, a menos que los tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos, abarcasen por lo menos el 30% de costado del buque, en todo su puntal en ambos costados, o por lo menos el 30% del fondo, como medida defensiva contra los derrames. A los 30 años todos los petroleros sin doble casco se deberían eliminar. A raíz del accidente del *Erika*, y a propuesta de la Unión Europea, en abril de 2001 se adoptaron nuevas enmiendas a esta regla 13G, que entraron en vigor el 1 de septiembre de 2002, acelerando la exigencia de disponer de doble casco o, lo que es lo mismo, la eliminación de los petroleros de casco sencillo. Al 31 de diciembre de 2002 han ratificado el convenio MARPOL 125 estados.

En septiembre de 1997 se adoptó un nuevo Anexo VI de MARPOL, que establece reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, relativas a la emisión de sustancias que agotan la capa

de ozono, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre (estableciendo unos límites máximos para el contenido de azufre de los combustibles), compuestos volátiles orgánicos, etc. A comienzos de 2003, este anexo no había entrado aún en vigor.

Convenio y Fondo sobre Responsabilidad Civil por Contaminación por Hidrocarburos, (CLC-Fund): Otros convenios importantes de la OMI, y que tienen una gran repercusión sobre la economía de explotación de los buques, son los que hacen referencia a la responsabilidad en casos de contaminación, entre los que cabe destacar los siguientes:

El conjunto formado por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (CLC), de 1969, y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FUND), de 1971, establece un marco indemnizatorio para estos casos de contaminación. Ambos convenios son complementarios: el CLC regula la responsabilidad básica y "objetiva" de los propietarios de los petroleros y sus aseguradores hasta unos determinados límites monetarios, mientras que el FUND establece un segundo escalón de indemnización suplementaria al CLC, también con unos límites, que proviene de aportaciones de la industria petrolífera. La referencia monetaria son los Derechos Especiales de Giro (DEG). A comienzos de 2003, la equivalencia es de 1 DEG : 1,35 \$. El límite actual del CLC es de 3.000.000 DEG para los buques de menos de GT, más 420 DEG adicionales por cada GT adicional con un máximo de 59.700.000 DEG.

A partir del 1 de noviembre de 2003, estos límites aumentarán automáticamente a 4.510.000 DEG, 631 DEG y 89.770.000 DEG, respectivamente. El límite del FUND está establecido en 135 millones DEG, aunque el 1 de noviembre de 2003 aumentará a 300.000.000 DEG. No obstante, en mayo de 2003 está previsto celebrar una Conferencia Diplomática para crear un tercer nivel de compensación, suplementario al conjunto formado por CLC y FUND. Su origen es

una propuesta presentada por la Comisión Europea, tras el accidente del *Erika*, para crear una tercera vía de compensación que se aplicaría únicamente en Europa. Dado que, como se ha señalado en el artículo, la uniformidad en la normativa marítima se considera esencial, se acordó llevar este asunto a la OMI para lograr un marco de aplicación internacional.

Con anterioridad a la aprobación de los citados convenios del CLC y FUND, el sector naviero y la industria petrolífera se autoregularon, asumiendo voluntariamente unos esquemas de responsabilidad similares a los establecidos por dichos convenios, mediante los acuerdos denominados TOVALOP (*Tanker Owners Voluntary Agreement regarding Liability for Oil Pollution*) y CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*). El TOVALOP, que se creó el 7 de enero de 1969, y el CRISTAL, que se creó el 14 de enero de 1971, estuvieron vigentes hasta que los citados CLC y FUND fueron ampliamente aplicados en los distintos países.

Por otro lado, en 2001 se adoptó un nuevo Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por los combustibles de los buques (*Bunker Convention*), que se aplica a todo tipo de buques excepto los petroleros, ya sujetos al CLC y Fund. Este Convenio es muy reciente y no ha entrado aún en vigor.

8. La Organización Internacional del Trabajo (OIT)

La OIT es una de las agencias intergubernamentales más antiguas de las que funcionan actualmente en la ONU. Se creó en 1919 y su interés principal se centra en los asuntos laborales. En el campo marítimo ha desarrollado 32 convenios, además de 25 recomendaciones que tratan sobre las condiciones de trabajo a bordo de los buques, incluyendo disposiciones sobre su tripulación, horas de trabajo y descansos, jubilaciones, vacaciones, bajas por enfermedad, salarios mínimos, etc. Los costes de tripulación constituyen una parte muy importante de los costes operativos del buque, por lo que el trabajo de la OIT es de gran importancia e incidencia so-

bre la economía de explotación de un buque. A continuación se resumen brevemente las materias tratadas en estos convenios.

Convenio sobre normas mínimas en la marina mercante (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 sobre de seguridad, capacitación de la tripulación, horas de trabajo y dotación.
2. Un régimen apropiado de seguridad social.
3. Condiciones adecuadas de empleo y de vida a bordo.

Estas normas deben ajustarse, en términos generales, a las establecidas en otros convenios de la OIT. Los países que lo hayan ratificado deben, además, establecer los mecanismos necesarios para garantizar que la normativa nacional que aborde estos asuntos 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. Lo han ratificado la mayoría de las principales banderas, incluyendo Alemania, España, Francia, Grecia, Italia, Liberia, Noruega y Reino Unido.

Condiciones generales de empleo: Hay 4 convenios dentro de este concepto: Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (Convenio 76), Vacaciones pagadas de la gente de mar (Convenios 91 y 146) y Repatriación de la gente de mar (Convenio 23). El Convenio 76, aunque revisado varias veces, no ha tenido las ratificaciones necesarias para entrar en vigor.

Seguridad, salud y bienestar: Los 3 convenios principales dentro de este apartado son: Alimentación y servicio de fonda (Convenio 68), Alojamiento de la tripulación (Convenio 133) y Prevención de accidentes de la gente de mar (Convenio 134).

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: El Convenio sobre Certificados de Capacidad de los Oficiales, de 1936, exige que los capitanes, oficiales encargados de la navegación, jefes de máquinas y oficiales de máquinas estén en posesión de un certificado de capacidad, especificándose también las condiciones en las que esos certificados se pueden otorgar. El Convenio sobre el Certificado de aptitud de los cocineros de buque, de 1946, exige que el cocinero disponga de un certificado que pruebe que ha superado una prueba práctica sobre preparación de comidas. Un tercer convenio trata sobre la capacitación exigida a los marineros.

El grado de ratificación de estos convenios varía enormemente entre los países. Por ejemplo, España, Francia, Italia y Noruega han ratificado más de 20 convenios de la OIT, mientras que EE.UU. ha ratificado sólo 4 y Chipre sólo 2.

9. Convenios de la UNCTAD

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (*UN Conference on Trade and Development - UNCTAD*) se estableció en 1964. El Comité sobre tráfico marítimo es uno de los 5 comités permanentes de la Conferencia y tiene empleados específicos. Desde mediados de los 60, su actividad ha tenido bastante relación con los intereses marítimos de los países en vías de desarrollo.

Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Las Conferencias Marítimas o de fletes son acuerdos entre empresas navieras que sirven tráficos regulares en una misma zona geográfica, en los que establecen de común acuerdo las tarifas de fletes y a veces otras condiciones del contrato de transporte. Este tipo de prácticas son, en principio, contrarias al derecho de defensa de la competencia, pero la mayor parte de los estados desarrollados las han admitido por entender que redundan también la mejora del servicio y la estabilidad de las tarifas, lo que beneficia a los usuarios. Este Convenio, el más conocido de los de la UNCTAD, establece normas generales sobre la composición y normas de actuación de estas organizaciones. Fue adoptado en 1974 y entró en vigor

en 1983. Ha sido ratificado por la mayoría de los países marítimos, salvo EE.UU. y Grecia.

Convenio de UNCTAD sobre Condiciones de Inscripción de Buques: A mediados de los 80 la UNCTAD convocó una conferencia sobre las condiciones para la inscripción (registro) de los buques, en la que participaron representantes de 109 Estados. El texto final del convenio se acordó el 7 de febrero de 1986. El artículo 1 señala que su objetivo es reforzar esa "relación auténtica" entre un estado y los buques que enarbolan su bandera para dar un control más efectivo sobre la identidad y responsabilidad de armadores y operadores, especialmente en asuntos administrativos, técnicos, económicos y sociales. El convenio determina la responsabilidad del estado de bandera para establecer una administración marítima nacional adecuada para garantizar que los buques que enarbolan su bandera cumplen la ley (artículo 5) y garantizar que, cuando sea necesario, se puede identificar al armador del buque y establecer su responsabilidad (artículo 6). También especifica la información sobre el buque y su armador que se debe consignar en el registro nacional de buques del estado (artículo 11). Aunque sistematizó algo la problemática de la inscripción o registro de buques, no introdujo ningún cambio significativo en la misma.

10. El papel normativo de los estados ribereños

Para terminar, analizaremos sucintamente la parte que corresponde a los "estados ribereños" en la regulación de los buques mercantes. La utilización cada vez mayor de los registros abiertos, muchos de los cuáles, como se ha indicado, delegan sus funciones inspectoras en las SS.CC., ha ido haciendo crecer la importancia de la participación de los estados ribereños en la aplicación y vigilancia del cumplimiento del conjunto de las normas marítimas.

El Convenio sobre el Derecho del Mar de 1982 permite al estado ribereño legislar en aras del "buen comportamiento" de los buques en sus aguas territoriales pero, aparte de eso, no debe interferir en su operación. Este Convenio enumera 8 materias específicas en las que puede legislar, siendo los principales

la seguridad de la navegación, la protección de las ayudas a la navegación (faros, boyas...), la conservación del medio ambiente, la prevención, reducción y control de la contaminación y la prevención de las infracciones de las leyes aduaneras y sanitarias. Desde el punto de vista económico, las dos materias en los que la normativa es más importante son la seguridad y la contaminación.

Control por el Estado del Puerto (PSC)

Por lo que se refiere a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, el medio principal es el control por el estado ribereño del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad por los buques que escalan en sus puertos. Es el llamado Control por el Estado del Puerto (*Port State Control*, PSC). Como ya hemos visto, la seguridad de los buques se rige principalmente por la normativa del estado de bandera y de la Sociedad de Clasificación. El artículo 21 del Convenio sobre el Derecho del Mar protege específicamente a los armadores contra normas unilaterales de los estados ribereños en lo relativo al proyecto y construcción de los buques, manifestando que la normativa del estado ribereño "no se aplicará al proyecto, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros a menos que éstas pongan en práctica reglas o normas internacionales generalmente aceptadas". Esto tiene por objeto evitar la situación de caos que se produciría si los buques estuviesen sometidos a diferentes normas de construcción en diferentes aguas territoriales. Sin embargo, avala el derecho del estado ribereño a hacer cumplir la normativa internacional en sus aguas territoriales.

Este derecho ha hecho surgir la actividad del PSC, bajo la cual un número creciente de estados ribereños inspeccionan a los buques que escalan en sus puertos y detienen a cualquiera que no cumpla las normas internacionales sobre construcción, mantenimiento y equipo de seguridad. En el cuadro adjunto se resumen los principios básicos de su funcionamiento.

La Oil Pollution Act de 1990 (OPA 90):

La prevención de la contaminación es uno de los asuntos en los que los estados ribereños son más activos. Una de las iniciativas

más conocidas de los últimos años es la OPA 90 de los EE.UU., que se estableció en respuesta a la inquietud pública generada por la embarrancada del petrolero *Exxon Valdez* en el Estrecho del Príncipe Guillermo, Alaska, en marzo de 1989.

Se aplica a los derrames de hidrocarburos en aguas de los EE.UU., hasta las 3 millas de tierra y en la zona económica exclusiva, hasta 200 millas mar adentro a partir de la línea de costa, aunque hasta 2015 queda excluida

la terminal LOOP (*Louisiana Offshore Oil Port*). Establece un amplio conjunto de normas para el tratamiento de los derrames de hidrocarburos.

El armador u operador del buque es responsable de los gastos de limpieza hasta un límite de responsabilidad establecido en 10 millones de dólares o 1.200 dólares por tonelada de registro bruto, la cantidad que sea mayor. No obstante, en caso de negligencia grave, la responsabilidad es ilimitada. Los buques que

FUNCIONAMIENTO DEL PSC

El **Control por el Estado del Puerto** (Port State Control - **PSC**) es el sistema de inspección utilizado por los Estados ribereños para verificar que los buques que hacen escala en sus puertos cumplen la normativa internacional aplicable.

Memorandum of Understanding (MOU): Para realizar dicha labor inspectora, los Estados ribereños firman acuerdos en los que se establecen los objetivos a cubrir con estas inspecciones y el alcance de las mismas. Hay diversos MOU que cubren diferentes regiones. Los principales son los de París, Tokio y Viña del Mar. Aunque no sea exactamente un MOU, dentro del grupo se puede incluir al Coast Guard de los EE.UU. Uno de los principales objetivos establecidos es el de inspeccionar al menos el 25% de los buques extranjeros que hagan escala en un puerto.

Factor de selección: Las inspecciones del PSC no se realizan indiscriminadamente, sino basándose en un "*Factor de selección*", determinado mediante criterios objetivos establecidos por acuerdo en el MOU, que tienen en cuenta la bandera y tipo de buque, su edad, el tiempo que hace que no se le ha inspeccionado, el número de deficiencias detectadas en anteriores inspecciones, detenciones, etc. El objetivo es que los esfuerzos de inspección se centren en los buques potencialmente más peligrosos.

Listas blanca, gris y negra: El MOU de París confecciona anualmente un listado que cataloga las "banderas" en función de las detenciones sufridas por los buques que las enarbolan. Cuando los resultados obtenidos son mejores que la media, la bandera se sitúa en la "lista blanca". Cuando los resultados rondan la media, en la "lista gris". Cuando son claramente peores, en la "lista negra". La bandera se tiene en cuenta a la hora de seleccionar un buque para inspección y los que enarbolan pabellones de la "lista negra" son un objetivo prioritario.

Directiva comunitaria: La UE tiene una Directiva que aborda específicamente este asunto y que ha sido modificada recientemente como consecuencia del accidente del petrolero *Erika*. Según su texto actual, se expulsará y prohibirá el acceso a los puertos europeos a los buques que, enarbolando un pabellón de la lista negra, hayan sido detenidos más de dos veces en los últimos dos años.

Deficiencias y detención del buque: Cualquier anomalía o incumplimiento detectado por un inspector del PSC se cataloga como una "deficiencia". No todas las deficiencias tienen la misma importancia y el hecho de que se detecten ciertas deficiencias no implica que un buque sea inseguro. Cuando son leves, se exige que se corrijan en unos plazos establecidos (desde antes de salir a 14 días después o el siguiente puerto) en función de su importancia. Por el contrario, cuando el tipo y número de deficiencias detectadas son graves y podrían hacer pensar que el buque representa un serio peligro para la seguridad o el medio ambiente, se inmoviliza al buque, que queda detenido hasta que se subsanen las deficiencias graves en ese mismo puerto.

Equasis: Es una base de datos pública, en Internet, que recoge información sobre los buques, con datos provenientes de los distintos acuerdos de PSC, las Sociedades de Clasificación, Clubes de P&I, etc. Se recoge el nombre y dirección del armador, otros buques de éste, información sobre las últimas inspecciones (deficiencias y, en su caso, detenciones), Sociedad que lo clasifica, etc.

Patrocinado
por

**Lloyd's
Register**

operen en aguas estadounidenses deben llevar a bordo un certificado de responsabilidad financiera para demostrar que disponen de medios financieros suficientes para hacer frente a dichas responsabilidades.

También exige que para operar en los EE.UU. los buques encargados después del 30 de junio de 1990 o entregados después del 1 de enero de 1994 tengan doble casco y establece un programa para la eliminación progresiva de los petroleros de casco sencillo con fecha límite en 2010. Se encarga al servicio guardacostas de los EE.UU. de evaluar las tripulaciones de los buques extranjeros y asegurarse de que cumplen al menos lo exigido en la normativa estadounidense. Todos los petroleros deben tener un plan de contingencia para responder a un derrame de hidrocarburos.

Esta normativa, especialmente el requisito de doble casco para los petroleros, originó una gran polémica por su carácter de legislación nacional y unilateral, producida al margen de la OMI. Sin embargo, su principal efecto fue centrar la atención de la comunidad marítima, de forma mucho más rigurosa, en los riesgos asociados a la contaminación por hidrocarburos. En particular, por primera vez, los armadores se enfrentaron a la posibilidad de una responsabilidad ilimitada en los costes derivados de un derrame de hidrocarburos en el que hubiesen estado involucrados.

11. Resumen

En este artículo se ha resumido el complejo y exhaustivo marco normativo del transporte marítimo, en su triple dimensión: autorregulación (por medio de las Sociedades de Clasificación); regulación por los estados de bandera, armonizada en gran medida mediante Convenios de varias organizaciones internacionales; y aplicación y control por los estados ribereños (especialmente a través del mecanismo del Port State Control).

Las SS.CC. son un elemento absolutamente básico para la regulación del sector. Cuentan con una experiencia y acervo científico-técnico extraordinario. El soporte principal de su autoridad radica en los Certificados de Clase, que se expiden cuando el buque se

construye y se mantiene mediante inspecciones regulares a lo largo de su vida. Sin un Certificado de Clase un buque no se puede asegurar y carece de valor comercial.

Los estados de bandera elaboran la normativa que rige toda la actividad de los buques mercantes. Como cada país tiene una normativa fiscal y laboral diferente, el registro en el que se inscribe el buque influye decisivamente en su competitividad. Los registros se pueden dividir en tradicionales, abiertos y especiales. Los registros abiertos (como Panamá, Liberia o Bahamas), se han establecido con el fin preciso de ofrecer a los armadores condiciones favorables para su operación comercial. Con la globalización cada vez mayor del comercio marítimo, los registros abiertos han ido creciendo y actualmente más de la mitad de la flota mercante mundial está registrada en los mismos. Los registros abiertos suelen delegar en gran medida las inspecciones en las SS.CC., de modo que el mantenimiento del buque depende principalmente de la profesionalidad de su armador y de su sociedad de clasificación. De ahí que muchos estados ribereños hayan optado por ejercer su derecho a inspeccionar los buques que escalan en sus puertos, por medio del Port State Control.

Aunque cada país tiene libertad para elaborar su propia normativa marítima, hay muchos asuntos en los que supone una gran ventaja que todos los países tengan la misma normativa. En aspectos tales como el proyecto seguro de los buques, evitación de los abordajes, líneas de carga, contaminación, arqueo, titulación de los marinos, etc. sería impracticable que cada país tuviese normas diferentes.

Mediante los convenios internacionales (principalmente de la OMI, OIT y UNCTAD), se ha desarrollado un amplísimo marco normalizado de reglamentación internacional que evita este problema. Las naciones marítimas se reúnen para debatir sobre un borrador de convenio hasta conseguir un acuerdo. Luego, cada país lo ratifica, con lo que se compromete a incorporar los términos del convenio a su normativa nacional. Los convenios internacionales elaborados desde mediados de la década de 1960 abarcan una gama amplia de asuntos dife-

rentes, entre los que se incluye la construcción y mantenimiento de los buques para preservar la seguridad de la vida en la mar; formación de las tripulaciones y régimen de descansos y guardias; las líneas de carga y medición del arqueo; condiciones de empleo para los tripulantes; prevención de la contaminación por hidrocarburos y compensación de los daños producidos por la misma, en caso de producirse; la conducta de las conferencias marítimas, etc.

No obstante, algunos países no ratifican los convenios o no asignan suficientes medios administrativos para hacerlos cumplir, creando "agujeros" en el sistema. Los armadores que se registran en estos países podrían, en principio, operar al margen de los convenios. Esto nos lleva a la tercera vía normativa, los estados ribereños en cuyas aguas o puertos opera el buque. El Derecho del Mar permite a estos estados adoptar normas relativas al "buen comportamiento" de los buques en sus aguas territoriales y sus puertos, haciéndoles cumplir los convenios internacionales generalmente aceptados. Una parte importante de este control tipo es el relativo a la prevención de la contaminación, como la OPA 90 de los EE.UU. Los estados han alcanzado acuerdos regionales sobre cómo aplicar, de forma cada vez más rigurosa y selectiva, el control por el estado del puerto, mediante el que los países hacen cumplir las normas de seguridad a los buques que utilizan sus puertos.

Los buques subestandar no sólo ponen en peligro la seguridad marítima y el medio ambiente, sino que suponen una competencia desleal en el mercado. Por ello, las empresas navieras que cumplen las normas (que son la inmensa ma-

yoría) y sus asociaciones nacionales (ANAVE) e internacionales (ECSA, Intertanko, BIMCO, etc) son las primeras interesadas y defensoras de la aplicación estricta y uniforme de la normativa vigente a todos los buques y en todos los puertos del mundo.

Los resultados de esta prolija normativa y de la estrecha vigilancia de su aplicación en los últimos 10 o 15 años son realmente muy alentadores: los accidentes marítimos y sus consecuencias en pérdida de vidas humanas y contaminación marítima se han reducido drásticamente. No obstante, estas normas están en constante proceso de revisión para su actualización y mejora. Entre las materias que actualmente se encuentran aún pendientes de regulación en la OMI cabe citar, por su actualidad e importancia, el establecimiento de planes de contingencia para asistir a buques en peligro, incluyendo la designación y preparación de puertos o zonas adecuadas para dar abrigo y refugio a los mismos.

