

LAS ZONAS LIBRES PARA LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS*

En el pasado, la libertad de movimiento de capitales y de la fuerza laboral era prácticamente inexistente, en el ámbito del transporte marítimo, ya que las necesidades de defensa nacional y de seguridad económica de un país prevalecían por sobre los intereses comerciales en la materia. No obstante, después de la Segunda Guerra Mundial ciertos países empezaron a ofrecer regímenes de registro de buques conocidos por lo común como "pabellones de conveniencia". Con esto los armadores comenzaron a registrar sus buques en estos países, principalmente para evitar los elevados sueldos, honorarios e impuestos cobrados en sus países de residencia, así como para minimizar la dotación de tripulantes y emplear mano de obra de bajo costo. En tales circunstancias es evidente que los transportistas que explotan los buques registrados bajo el sistema tradicional de abanderamiento enfrentan grandes dificultades de competencia.

Los esfuerzos destinados a eliminar los pabellones de conveniencia ya son bien conocidos y no es necesaria aquí una mayor elaboración del tema. Sin embargo, las tendencias observadas recientemente en el uso de los pabellones de conveniencia merecen un cuidadoso análisis.

Con el fin de asegurar la supervivencia de sus marinas mercantes, algunos países europeos han comenzado a establecer sus propios "pabellones de conveniencia". Por ejemplo, Noruega ha introducido dicho pabellón en Bergen. La Asociación Internacional de Registro de Buques de Noruega (NIS) se ofrece tanto a buques nacionales como a extranjeros, con comisiones extremadamente competitivas. Asimismo, exige a los armadores del pago de los impuestos noruegos y no impone requerimientos de nacionalidad respecto a la propiedad de los buques. Permite que toda la tripulación sea extranjera, con excepción del capitán del buque, aunque la Directiva Marítima está facultada para no insistir en esa exigencia y ha recibido instrucciones para adoptar una actitud más liberal en la materia.

La Federación Noruega de Navegación en Alta Mar ha suscrito acuerdos de negociación colectiva con los sindicatos de los marineros de las Filipinas, India y Noruega, que abarcan los sueldos y las condiciones de trabajo en los buques registrados en la NIS. El principal armador noruego, Bergesen, espera experimentar una reducción de sus costos generales de explotación de aproximadamente US\$ 15 millones al año con el traslado de 23 de sus buques al registro de la NIS. El *Sovereign of the Seas* (74.000 trb), el buque de pasajeros más grande del mundo, está por ser registrado en la NIS. Con esa medida, su propietario espera ahorrar la tercera parte del costo de tripulación actual. Hasta el 9 de diciembre de 1987 la NIS tenía 101 buques bajo su registro y 65 buques adicionales en el proceso de registro del total de esos últimos, 64 son de origen extranjero.

De igual modo, Francia ha establecido un "pabellón de conveniencia" interno en las Islas Kerguelen (un pequeño territorio francés situado en la Antártica y el Reino Unido en la isla de Mar y Gibraltar. Otras naciones europeas tales como Bélgica, Dinamarca, España, Luxemburgo y a República Federal de Alemania están considerando medidas semejantes. Por otro lado, el Instituto Marítimo de Corea del Sur ha recomendado recientemente a sus

* Tomado del Boletín Nº 74, marzo-abril de 1988 de CEPAL.

autoridades gubernamentales el establecimiento de regímenes internos de registro de buques con el fin de mejorar la competitividad de su flota nacional, y el Ministro de Transportes de Canadá ha declarado que su gobierno está estudiando la posibilidad de establecer un segundo régimen de registro para promover su industria naviera de alta mar. La inclinación hacia la libertad de movimiento de capitales y mano de obra en la industria marítima indica una tendencia hacia el establecimiento de "zonas libres" para las compañías navieras.

En algunos países de América Latina los regímenes internos de registro de buques pueden estar transformándose en "pabellones de inconveniencia". En estos casos cabe preguntarse si las ventajas provenientes de "zonas libres" para compañías navieras serían suficientes para merecer mayor consideración.