



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN DOBLE BANDERA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

DICIEMBRE 2023

INFORME FINAL

INVESTIGADORES

GUSTAVO EMILIO HEREÑÚ

MARCOS LEONEL VILLELLA

ANALÍA SOLEDAD HERRERO

MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ BECCAR VARELA

ALFONSO WALTER LUQUE

Contenido

INFORME PARCIAL NÚMERO UNO: RELEVAMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE NACIONAL QUE APLICA A LA ACTIVIDAD

3

INTRODUCCIÓN 3

1.a. 5

1.b. 7

1.c. 13

2. Estudio de legislación comparada sobre todos los tópicos incluidos en el estudio.

14

INFORME PARCIAL NÚMERO DOS: ESTUDIO DE LEGISLACION COMPARADA SOBRE TODOS LOS TOPICOS INCLUIDOS EN EL ESTUDIO

21

2.a. 21

2.b. 30

3. PROPUESTA que intenta un adecuado equilibrio entre las necesidades de la provincia, la nación, los criterios de seguridad de la navegación y el interés de los trabajadores

44

3.a. 45

3.b. 46

3.c. 49

INFORME PARCIAL NÚMERO UNO: RELEVAMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE NACIONAL QUE APLICA A LA ACTIVIDAD

SEGUNDO REGISTRO DE BANDERA NACIONAL EN TIERRA DEL FUEGO. RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES FÁCTICOS Y NORMATIVOS.

Este trabajo tiene por objetivo analizar las posibilidades de un segundo registro de buques dentro de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Para ello, se hará en una primera etapa un survey de las situaciones de hecho y derecho nacional e internacional que pueden o podrían tener relevancia para el tema.

En particular se va a hacer un análisis de los registros abiertos o también llamados banderas de conveniencia. Para ello, se tratarán sucintamente la afectación sobre la seguridad de la navegación, el medio ambiente y el trabajo.

Luego del breve análisis de las banderas de conveniencia, se hará un contraste con los denominados segundos registros que han surgido como herramientas para conservar los buques bajo la órbita de esos países.

INTRODUCCIÓN

Como señaló un informe político de un país del primer mundo, "es un mundo de demasiados barcos que están demasiado envejecidos y poco mantenidos que persiguen muy poco flete por muy poco retorno".

En la actualidad una mayoría de los buques que operan en la actividad comercial se registran ahora en lo que se denominan banderas de conveniencia (FOC o Flags of Convenience) o registros abiertos.

Esta tendencia desafía la capacidad o voluntad de los Estados de regular las actividades emprendidas por sus nacionales en una forma comparable a la globalización, pero precediéndola temporalmente ya que comenzó durante en el siglo XX. En este contexto, los barcos compiten por el negocio manteniendo sus costos lo más bajos posible.

Los registros de buques compiten por incorporar la mayor cantidad de barcos, a través de promesas de bajos costos, bajos impuestos y tarifas y requisitos reglamentarios simples. La situación refleja tendencias económicas más amplias de la globalización. El transporte marítimo no es una excepción a la regla.

Esta industria demuestra la amenaza muy real de la reducción de los estándares en respuesta a la globalización y comercio más libre. Si los paraísos regulatorios son geográficamente diversos y no necesariamente ligados a centros de producción o negocios, nada resultaría más fácil que el transporte marítimo se adapte a dicha circunstancia.

El registro de buques es un método se utiliza para “mover” los buques a un lugar con estándares ambientales y laborales más bajos. La industria de los buques es una de las más vastas/importantes/conspicuas industrias internacionales y esta globalización comenzó antes que este fenómeno fuera de naturaleza universal y se ha profundizado más que en la mayoría de los otros países.

Desde el punto de vista de los buques, la inscripción en un registro abierto es muy distinta al resto de las industrias ya que no requiere su reubicación física; simplemente significa cambiar la bandera y el nombre del puerto que normalmente se pinta en la popa. Las tarifas que se abonan por registración se envían a una oficina y los inspectores, si se les requiere, generalmente van al lugar donde está el barco. Los buques registrados en esas localidades ni siquiera visitan sus Estados de abanderamiento.

Desde la perspectiva de un Estado que gestiona un registro abierto y atrae registros de buques, manteniendo bajos los estándares ambientales, no existe problema social alguno; la mayor parte del costo ambiental no lo sufre en su territorio, dado que los barcos que registra nunca visitan sus puertos ni pasan por allí a través de sus aguas nacionales.

Lo mismo se puede argumentar sobre la seguridad y las normas laborales. Pero debido a que una de las políticas que siguen la mayoría de los registros abiertos es no exigir que armadores o tripulantes nacionales del Estado de matrícula (a diferencia de los registros), la elusión de las normas internacionales del trabajo no tendrá ningún efecto desproporcionado en el Estado de registro, ya que la mayoría de los empleados en el buque no tendrá ningún vínculo con ese país.

La lógica de una "carrera hacia la desregulación plena " es sólida: en un mundo del capital móvil y el libre comercio, y con el supuesto de que existe un costo por la regulación, los productores optarán por producir en un área que les cueste menos. Factores como los bajos niveles de regulación se han convertido al menos en casi tan importante como los factores naturales.

Aquellos que tengan que asumir niveles más altos de regulación se verán perjudicados competitivamente, a menos que esos costos sean anulados por algún factor compensatorio. El examen de esta cuestión se ha llevado a cabo en su mayor parte por separado en el ámbito ambiental y laboral.

Por el contrario, independientemente de la cuestión económica, los países de tradición marinera han intentado mantener flotas bajo sus registros por criterios geopolíticos y también económicos. Los Estados Unidos han mantenido un cabotaje estricto a través de la llamada “Jones Act” en la que se exige que el tráfico marítimo entre dos puertos domésticos se haga con buques tripulados por nacionales y construidos en astilleros americanos. El fundamento de esta norma es conservar una reserva naval para tiempos de guerra y priorizar la industria doméstica” o “mantener la industria en un rol primordial. Ese es también el caso de la República Argentina en su ley de cabotaje.

Otros países con tradición por el contrario han optado por la creación de un segundo registro, en el que de alguna manera se aligeran los requisitos, sin llegar al grado de desprotección de los registros abiertos o de conveniencia, aunque sin abarcar por completo las mismas actividades del registro principal.

Dicho esto, debemos ahora analizar algunos aspectos jurídicos de los registros de buque que se aplican de modo casi universal.

1.a. Recolección de toda la legislación vigente pertinente al área de estudio

ASPECTOS LEGALES UNIVERSALES DE LOS REGISTROS DE BUQUE

La libertad de la alta mar es uno de los principios fundamentales del derecho internacional público. La Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958, y la Convención del derecho del Mar (Ley 24543).

La norma dispone que "Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado puede pretender válidamente someter cualquier parte de ellos a su soberanía". Libertad significa el acceso irrestricto de los buques pertenecientes a todas las naciones, incluidos los Estados sin litoral, a todas las partes del mar que no estén el mar territorial o las aguas interiores de un Estado.

Sin embargo, para que el principio del acceso irrestricto a la alta mar no dé lugar a una situación de anarquía y abuso, el derecho internacional establece un

marco de normas para el ejercicio de esa libertad, y espera que los Estados garanticen y hagan cumplir dichas normas a través de la jurisdicción ejercida sobre sus buques nacionales. Una regla cardinal es que la jurisdicción sobre un buque que se encuentre en alta mar reside exclusivamente en el Estado al que se pertenece.

Una segunda regla, que es un corolario de este principio esencial, es que todos los buques que naveguen en alta mar deben tener carácter nacional.

La nacionalidad se atribuye a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado en el que el buque está registrado públicamente. El artículo 5 de la Convención de Alta Mar dispone lo siguiente:

"los buques tendrán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón tengan derecho a enarbolar".

Un buque que no posea nacionalidad —un buque apátrida— no goza de protección en el derecho internacional. No puede ejercer el comercio lícito ya que los puertos le negarán la entrada.

El término generalmente utilizado para describir la atribución de carácter de un buque es el registro, es decir, la anotación de los datos del buque en los registros públicos de un Estado.

De conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional de 2002 (ISM) dictado por la Organización Marítima Internacional, la Administración Supervisora del plan de gestión de seguridad se define como "el Gobierno del Estado cuya bandera el buque tiene derecho a enarbolar".

Todo Estado podrá llevar registros en los que se consignen los datos de buques mercantes que posean la nacionalidad de dicho Estado y enarbolan su pabellón. Las naciones individuales fijan las condiciones para la entrada de buques en sus registros y dicha inscripción es, por lo general, una condición previa para la posesión de la nacionalidad del Estado, el derecho al izamiento de la bandera nacional y la expedición a los documentos que acrediten su nacionalidad.

Las expresiones "nacionalidad", "documentación", "pabellón" y "registro" se utilizan a menudo como si fueran intercambiables. Esto no es simplemente una cuestión de mal uso entre personas no acostumbradas al manejo específico de la terminología adecuada. El empleo impreciso de estos términos en convenios internacionales puede dar lugar a una considerable confusión en la aplicación e interpretación del derecho del mar. Una mayor distinción se hará en otras partes del trabajo.

Dicho esto, los registros de buque a nivel global abarcan funciones tanto de derecho privado como público. Entre las funciones globales de derecho público de un registro de buque entendiendo por tales aquellas en las que se afecta la responsabilidad del estado, podemos incluir:

- a) la asignación de un buque a un Estado determinado y su sujeción a una competencia única a los efectos, por ejemplo, de la regulación de la seguridad, aspectos de seguridad, tripulación y disciplina a bordo;
- b) la concesión del derecho a enarbolar la bandera nacional;
- c) el derecho a la protección diplomática y a la asistencia consular del pabellón;
- d) el derecho a la protección naval por parte del Estado del pabellón;
- e) el derecho a realizar determinadas actividades en las aguas territoriales del Estado del pabellón, por ejemplo, la pesca costera, el comercio o, en el caso de un yate de recreo, navegando entre los puertos del Estado del pabellón;
- f) en caso de guerra, para determinar la aplicación de las normas de la guerra y neutralidad a un buque
- g) la publicidad propiamente dicha, el suministro de información consultable, verificable e información autorizada dentro del dominio público.

Entre las funciones de derecho privado del registro a nivel global se comprenden, por tanto, las siguientes:

- a) la protección del título del titular inscrito
- b) la protección del título y la preservación y prelación de los privilegios y derechos reales entre las personas que tengan garantías reales sobre el buque, como los acreedores hipotecarios.

La determinación de los procedimientos de registro y las cuestiones y los intereses que pueden inscribirse en el registro son, por supuesto, una cuestión para la ley de cada Estado. Clásicamente, estos detalles incluirán las dimensiones y tonelaje, una descripción de los motores

1.b. Análisis y comprensión de la legislación principales, y el nombre y dirección del titular registral.

Una vez hecho el resumen de los aspectos legales globales, debemos entonces identificar cuáles son las normas que aplican en nuestro país, las que son

-Ley 18.398: determina la dependencia orgánica del Registro Nacional de Buques.

-Ley 20.094 –Ley de la Navegación- cuyo art. 622, le otorga al Registro Nacional de Buques facultades organizativas a fin de producir las inscripciones que son obligatorias por ley. - REGINAVE decreto que reglamenta operativamente la Ley de Navegación.

-Ley 19.170 –Ley Orgánica del Registro Nacional de Buques-Ordenanza 9/2002, reglamentación de la ley 19.170

-Ordenanzas 1/2005, 2/2005 y 6/94.

Hecha esta pequeña introducción al tema jurídico de los registros de buque, debemos analizar la cuestión de la actuación de los estados.

EL ESTADO DEL PABELLÓN Y SUS OBLIGACIONES

Los Estados deben asumir la responsabilidad por las operaciones de los buques que navegan en alta mar que llevan su pabellón. La aplicación práctica de esta declaración de principios presenta considerables dificultades. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) dispone que, si bien esa libertad de navegar es garantizada por los Estados de registro, las condiciones establecidas en alta mar deben ser garantizadas por todos los Estados "teniendo debidamente en cuenta los intereses de los demás Estados".

El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar describe con cierto detalle, utilizando el imperativo "deberá", las obligaciones del Estado del pabellón en el ejercicio efectivo de la jurisdicción y control sobre sus buques en materia administrativa, técnica y social

Estas obligaciones se extienden a tener a cargo un registro de buques, y la asunción de la jurisdicción con arreglo a su derecho interno sobre los buques inscritos en su registro, sus capitanes, oficiales y tripulaciones, así como la adopción de las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar, incluidos los reconocimientos periódicos.

El artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar obliga a los Estados del pabellón a sus buques con reglas y estándares internacionales, así como con las leyes y reglamentos adoptados de conformidad con el Convenio para la protección de los derechos el medio marino de la contaminación. Los Estados deben adoptar las leyes necesarias y reglamentos para la aplicación de estos preceptos internacionales y su aplicación efectiva, independientemente de que se produzca una violación

En particular, los Estados de abanderamiento deben prohibir que sus buques naveguen excepto de conformidad con las reglas y estándares internacionales, exigir que sus buques porten los certificados necesarios expedidos con arreglo a dichas normas e inspeccionar periódicamente dichos buques para asegurarse de que los certificados sean conformes con el estado real de los buques.

El mismo artículo también prevé que los Estados del pabellón investiguen las violaciones cometidas por sus buques de reglas y estándares internacionales y aplicar penas suficientemente severas para desalentar las violaciones a la normativa.

Estos requisitos son bien intencionados, pero prácticamente ineficaces contra las banderas o estados que no imponen, ni observan el cumplimiento por parte de armadores cuyos buques están matriculados en los registros de dichos países.

Esto ha suscitado críticas y la preocupación de la comunidad internacional en los últimos tiempos y la necesidad percibida de una aplicación más estricta de las reglas y estándares reconocidos fueron evidentes después del desastre del Exxon Valdez en 1989.

Algunas medidas fueron el establecimiento del Subcomité de la OMI (Organización Marítima Internacional) sobre la aplicación por el Estado del pabellón (FSI o Flag State Implementation) en 1992. El Subcomité FSI ha alentado la adopción de un número significativo de resoluciones de la Asamblea de la OMI en los ámbitos de la seguridad, la prevención de la contaminación y el control por el Estado rector del puerto (Port State Control).

El sistema de Port State Control, es un sistema coordinado que busca el adecuado cumplimiento y observancia de la normativa de seguridad de la navegación, medioambiental y laboral en los buques. Lo realiza el estado del puerto en los que el buque opera, aunque no quita la principal responsabilidad y potestades de los estados de registro.

Hechas estas observaciones, debemos ahora concentrarnos en los registros abiertos o banderas de conveniencia.

BANDERAS DE CONVENIENCIA O REGISTROS ABIERTOS

El término "bandera de conveniencia" ha sido durante mucho tiempo tan extendido que es utilizado en los medios de comunicación populares tanto como en la industria naviera. La frase ha llegado a significar los males del capitalismo desenfrenado y el desprecio de los derechos laborales, normas de seguridad y protección del medio ambiente en la búsqueda de beneficios.

El término ha desarrollado una amplia vigencia y fuerza emotiva, particularmente a raíz de la importante contaminación por hidrocarburos sufrida como consecuencia del hundimiento de los petroleros Exxon Valdez, Erika y Prestige.

Sin perjuicio de esto último, la "bandera de conveniencia", conocido en un lenguaje menos emotivo como un registro abierto significa la capacidad de un armador para registrar un buque en un registro determinado independientemente de su propia nacionalidad como factor determinante en la de su cualificación o derecho a hacerlo.

Estos Estados de abanderamiento permiten el registro por razones de conveniencia comercial en lugar de exigir compromisos en los esfuerzos bélicos o patrióticos del país o un domicilio natural. Funcionalmente, una "bandera de conveniencia" puede definirse como la bandera de cualquier país que permite el registro de empresas de propiedad extranjera y bajo control extranjero de buques en condiciones más convenientes y oportuno para las personas que están registrando las embarcaciones.

El hecho del control extranjero, si no de la propiedad extranjera, es una característica que aparece en la mayoría de los registros internacionales. Sin embargo, incluso en el caso de algunos, por ejemplo, el Reino Unido, que no suelen ser considerados pabellones de conveniencia, el elemento de control extranjero puede seguir estando presente. También en nuestro país no existen limitaciones para que un extranjero pueda registrar buques.

Características comunes a las banderas de conveniencia

i) el país de registro permite la propiedad y/o el control de sus buques mercantes por no ciudadanos;

(ii) el acceso al registro es fácil. Por lo general, un buque puede estar matriculado en un Oficina del Cónsul en el Extranjero. Igualmente, importante, la transferencia desde el registro a opción del propietario no está restringido;

iii) los impuestos sobre los ingresos procedentes de los buques no se perciban localmente o no existen. Normalmente, se aplica una tasa de registro y una tasa anual, basada en el tonelaje.

iv) los países de registro suelen ser pequeños.

v) la dotación de buques por parte de extranjeros está permitida libremente

vi) el país de matrícula no tiene ni la facultad ni la autoridad para imponer efectivamente cualquier normativa o control efectivo.

Sin perjuicio de lo expuesto, la mayoría de las principales banderas de conveniencia han hecho todo lo posible para garantizar un mínimo de cumplimiento de normativas internacionales, en particular en materia de seguridad debido a los controles de Estado rector del puerto que impone controles y detenciones de buques que no cumplen con estas normas.

También es posible definir registros internacionales o pabellones de conveniencia por referencia a la existencia o no de un vínculo económico entre un buque y su país de matrícula.

Los siguientes elementos suelen ser pertinentes a la hora de determinar si existe un vínculo auténtico entre un buque y su país de matrícula:

i) la flota mercante contribuye a la economía nacional del país;

ii) los ingresos y gastos de transporte marítimo, así como las compras y ventas de buques, se tratan en la balanza de pagos nacional

iii) el empleo de nacionales en buques;

iv) la titularidad real del buque.

En resumen, los pabellones de conveniencia son más fáciles de reconocer que de definir.

Desde el punto de vista del armador, la característica de un registro abierto se vería de la siguiente manera:

- a) la evasión fiscal en el país en el que esté establecido;
- b) menores costos de tripulación ya que no está sujeto a obligaciones nacionales y escalas salariales.
- c) un menor control regulatorio, aunque este factor, como hemos visto, está disminuyendo en importancia;
- d) anonimato: el capital de la sociedad armadora, que podrá no poseer otro bien que el buque, podrán ser disfrazados en Estados con pocos requisitos de presentación pública o donde se permiten acciones al portador y directorios ficticios, por lo que determinar la titularidad real del buque en estas circunstancias es muy difícil.

A modo de ejemplo, el Estado de Vanuatu, en el Pacífico, entró en escena a principios de la década de 1990. En 2002, el registro de Vanuatu, administrado desde los Estados Unidos, había registrado unos 321 buques de más de 100 toneladas brutas y en 2007, 433 buques.

Otro ejemplo reciente, el registro de las Islas Marshall, que ha pasado a tener 1.099 en 2007.

A los efectos de proteger el trabajo a bordo la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), ha encabezó la oposición al sistema abierto de registros

En junio de 2008, la ITF había designado a los siguientes países y territorios como pabellones de conveniencia: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Birmania/Myanmar, Camboya, Caimán Islas, Comoras, Chipre, Guinea Ecuatorial, Georgia, Gibraltar, Honduras, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Islas Marshall, Mauricio, Mongolia, Antillas Neerlandesas, Corea del Norte, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las granadinas, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu.

Por su parte los buques que enarbolan pabellón de países no mencionados anteriormente serán tratados como buques que enarbolan pabellón de conveniencia si: ITF considera que los beneficiarios efectivos no son los del país de registro y asimismo elabora y publica una lista negra de armadores, operadores, gerentes y agencias de tripulación que considere que han violado los derechos de la gente de mar.

Lo efectivamente cierto es que no todos los países que poseen buques en registros abiertos, que son virtualmente todas y cada una de las grandes

empresas navieras, poseen estándares cuestionables, sin perjuicio, existen otras alternativas. Una de ellas es el objeto de estudio de este trabajo; los segundos registros.

1.c. legislación que aplica con mayor magnitud al caso

SEGUNDOS REGISTROS

Los Estados marítimos tradicionales, en particular los de Europa occidental, han reconocido que cualquier intento de abolir los pabellones de conveniencia estarían condenados al fracaso. Cualquier tentativa de este tipo sólo podría imponer severas limitaciones a la soberanía nacional que, si universal, sería menos aceptable para los países del mundo desarrollado que el perjuicio sufrido a sus marinas mercantes por la existencia de los registros abiertos.

Además del impuesto tradicional y otros incentivos financieros disponibles para el sector del transporte marítimo, la respuesta de un número de las naciones marítimas tradicionales ha sido a menudo para permitir el fletamento a casco desnudo de buques que enarbolan su pabellón (como ocurrió en Argentina con del Decreto 1010/04), o para establecer registros extraterritoriales o internacionales que ofrecen muchas de las ventajas de un registro abierto, pero conservan una especie de vínculo entre propiedad o administración y la bandera nacional.

En algunos casos, estos registros extraterritoriales han surgido como resultado de la vicisitud de la historia o la geografía (por ejemplo, el registro de la Isla de Man). En otros casos, el temor a la huida de Europa ha llevado a la creación de nuevos registros, una selección de los cuales se describen a continuación, que buscan detener la disminución de las flotas mercantes de los países marítimos tradicionales y permitir a los armadores operar en un entorno de bajo coste, manteniendo al mismo tiempo la respetabilidad y la afiliación a un Estado de pabellón europeo.

Esta retención del vínculo con la bandera nacional preserva la jurisdicción del individuo sobre los buques propiedad de sus nacionales, lo que es importante para la reglamentación, la y razones estratégicas, y en última instancia puede obviar la necesidad de los subsidios y otras formas de ayuda financiera al transporte marítimo que han caracterizado a política marítima en muchos países desarrollados en los últimos años.

2. Estudio de legislación comparada sobre todos los tópicos incluidos en el estudio.

Ejemplos de segundos registros

En 1986, el Gobierno francés respondió a las demandas de los armadores de matricular sus buques en una jurisdicción de menor costo, permitiendo que las empresas de propiedad francesa matriculen sus buques en las islas Kerguelen, que forman parte de las regiones Territorios Antárticos. Esta concesión permitió a los propietarios operar sus buques con sólo el 25 % de la tripulación compuesta por nacionales franceses, aunque al menos cuatro de los oficiales deben ser franceses.

A finales de 1996 había 102 buques inscritos en el Registro de Kerguelen por un total de 3.178.664 toneladas brutas. En mayo de 2005 este registro fue sustituido por el Registro Internacional Francés (Registre international Français, RIF) que permite beneficios fiscales a armadores, sujetos a la legislación francesa, a los reglamentos de la Unión Europea y a los Obligaciones francesas en virtud de tratados internacionales.

En 2007, el FIS había registrado unos 164 buques con un total de más de 5.089.300 toneladas brutas. En 1978, el 96 por ciento del tonelaje de propiedad noruega estaba registrado en el marco de la Bandera noruega. En 1987, esta cifra había disminuido a sólo el 38%, a pesar de la generosidad y subsidios gubernamentales al sector del transporte marítimo.

Este declive se debió en gran medida a los elevados costes de tripulación de los buques. La decisión del Gobierno noruego fue establecer el Registro Internacional de Buques de Noruega (NIS), con sede en Bergen.

El NIS está abierto a todos los buques autopropulsados de pasaje y de carga y aerodeslizadores, así como plataformas de perforación y otras instalaciones móviles ya sean de propiedad noruega o extranjera, siempre que cumplan con los requisitos mínimos normas técnicas. Tanto el FIS como el NIS excluyen a los buques pesqueros comerciales.

El registro en el NIS no está abierto a los buques que transporte de carga o pasajeros entre puertos noruegos, ni a buques transporte de pasajeros en un servicio regular entre un puerto noruego y un puerto extranjero. En el caso de los buques de propiedad extranjera, no sólo debe notificación del proceso en Noruega, pero una parte sustancial de la gestión técnica o comercial del buque

debe delegarse en una empresa de gestión de buques establecida en Noruega. Por lo tanto, la legislación busca beneficiar al sector marítimo onshore local, además de aumentar el tamaño de la flota noruega. Debemos recordar el especial énfasis en la industria petrolera.

Desde el punto de vista del armador noruego, el beneficio del NEI es su libertad para nombrar a extranjeros en todos los cargos a bordo, con excepción del capitán, que debe ser ciudadano noruego.

Las horas de trabajo en los buques se aplican a los buques inscritos en el NIS y en la Ley NIS establece un máximo de horas de trabajo. Sin embargo, algunas disposiciones de la esta ley, incluidas las relativas a las horas de trabajo, podrán ser apartadas a través de convenios colectivos. La Ley NIS permite acuerdos de negociación colectivos y se han celebrado varios.

En 2007, había unos 598 buques de 14.708.133 toneladas brutas registradas en NIS. En comparación, el tonelaje del Registro Ordinario de Noruega (NOR) ascendió a casi tres veces otros tantos buques en total, con 1.490 buques matriculados localmente, pero la mayoría embarcaciones y buques pesqueros más pequeños, como lo demuestra el tonelaje de NOR de 3.447.874 durante el mismo período.

Sin perjuicio de la existencia del NIS, muchos buques de propiedad efectiva de noruegos continúan registrados bajo banderas de ultramar (siendo las más populares la Isla de Man, Islas Marshall y las Bahamas).

El Registro Internacional de Buques (DIS) danés se creó en agosto de 1988. Para el año 2000 había atraído a unos 524 barcos, con un total de más de 6.357.000 toneladas brutas.

También se ha producido un aumento significativo de los pedidos colocados por los armadores daneses para nuevas construcciones. DIS no es un registro abierto para que un buque pueda ser matriculado, su propietario debe ser danés, persona física, sociedad o persona jurídica, o una persona jurídica extranjera en empresas danesas que tengan un interés sustancial directo o indirecto.

El registro de los Países Bajos experimentó un éxodo de buques hasta la implementación de un impuesto sobre el tonelaje y una mayor flexibilidad en la tripulación. En 2007, se había convertido en una de las 20 flotas más grandes del mundo, con unos 435 buques con de unas 8.967.115 toneladas brutas sujetas a esta jurisdicción.

El Registro Internacional de Buques de Luxemburgo (Commissariat aux Affaires Maritimes, conocida como CAM) se estableció en 1990 y está abierto a cualquier operador de la Unión Europea. Ha atraído a gran parte de la flota belga de aguas profundas. Con arreglo a este registro, los operadores belgas, cuyos costes se sitúan entre los más altos de Europa, se benefician de un régimen fiscal benévolo y Costos de seguridad social.

El segundo registro portugués en Madeira (Registro Internacional de Navíos da Madeira, conocido como MAR) fue inaugurado en 1989 en el contexto del Centro Internacional de Negocios establecido en la isla. Está abierto a armadores de todas las nacionalidades y acepta buques de cualquier tonelaje o tipo. No hay restricciones de edad. Podrá efectuarse la inscripción provisional en cualquier consulado portugués.

El requisito básico es que el maestro y el 50% de la tripulación es ciudadana de la UE, podrán concederse exenciones. Las ganancias de la tripulación y los miembros están exentas de impuestos portugueses; del mismo modo, los tripulantes o los empleadores no son responsables de la seguridad social portuguesa

Se prevé la inscripción temporal en el MAR para un periodo inicial que no exceda los cinco años de los buques registrados que están sujetos a un contrato de fletamento a casco desnudo. Del mismo modo, los buques registrados en MAR que están sujetos a un contrato de fletamento a casco desnudo pueden ser inscritos temporalmente en un registro extranjero, siempre que se cuente con el consentimiento necesario obtenido de la administración del MAR.

Se dispone de una amplia gama de incentivos fiscales y financieros para navieras constituidas y autorizadas para operar en Madeira. Corea del Sur también ha introducido un segundo registro internacional

El equivalente estadounidense más cercano de un registro offshore es el de Islas Marshall, que goza de un Pacto de Libre Asociación con la Estados Unidos en virtud de los cuales los buques de las Islas Marshall pueden acogerse a asistencia consular de los Estados Unidos.

La reacción de la ITF a los segundos registros no ha sido entusiasta, aunque hasta ahora se han abstenido de clasificarlos como banderas de conveniencia, con la excepción del Registro Internacional Alemán y Registro Internacional Francés.

La opinión general es que la transferencia de buques a segundos registros internacionales (cuando sigan estando sujetos a los controles sobre cuestiones

tales como la seguridad) es preferible a permitir los buques abandonen por completo los países marítimos tradicionales,

LA SITUACIÓN PARTICULAR DE TIERRA DEL FUEGO

La provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur ha recibido una serie de beneficios impositivos derivados de su escasa población y cuestiones de naturaleza geopolítica.

En efecto, existe para la provincia La Ley de Promoción Industrial 19.640, que como su nombre lo indica, es una ley de promoción industrial y económica hacia la provincia – en aquel entonces Territorio Nacional – y tiene su concepción y fundamento en razones geopolíticas. Como muchas otras políticas de promoción, su objetivo principal fue el de poblar una región casi deshabitada en los años de su promulgación y afectada geopolíticamente por litigios de soberanía

Teniendo presente la desigualdad de población de nuestro país, donde más del 40% vive en zonas urbanas y la mayor parte de la población rural se encuentra concentrada en la región pampeana, la ley fue un motor para poblar Tierra del Fuego a través de un régimen especial que compense económicamente la distancia hacia los centros urbanos – de aproximadamente 3.000 kilómetros hasta el centro económico del país, las dificultades logísticas – su único medio de acceso terrestre es a través del cruce en balsa del Estrecho de Magallanes por la República de Chile – y las dificultades climáticas –una temperatura anual media de 6 grados, vientos intensos e inviernos con copiosas nevadas.

DESCRIPCION BREVE DEL SISTEMA DE PROMOCION INDUSTRIAL

Descripción de la Ley 19.640

Con un concepto pionero, la ley fue un instrumento orgánico y autónomo para la Aduana en materia de control de origen y circulación de mercaderías. En su concepción original tenía una duración de 10 años y se ha prorrogado varias veces.

Los principales conceptos son: a) Impositivos: faculta en su artículo primero a una amplia exención de impuestos nacionales a las mercaderías y actividades que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, incluyendo todos los sectores del comercio y servicios públicos, y b) Aduaneros: exime de tributos de importación y exportación, estadísticas y comprobación de destino,

La ley delega en el Poder Ejecutivo la definición de actividades que puedan caber dentro del régimen, estando en la época de su promulgación a cargo de la secretaria de Industria, Comercio y Minería (SICyM).

Este régimen, aunque burocrático, asegura el control de las mercaderías que son transformadas en el territorio, asimismo exige un plan de inversión detallado, cantidad de personal afectado y que la planta industrial sea de propiedad de la empresa.

Impuestos afectados por el Régimen.

Impuesto a las Ganancias

Aplica a toda ganancia de la producción que provenga del territorio. Asimismo, la ganancia obtenida debe ser utilizada dentro del área para evitar el pago del alícuota general.

Tributos Internos

Al igual que el IVA, la ley 19.640 exime de impuestos Internos a la mercadería. De la misma forma, este tributo aplica al consumo selectivo de bienes o a su importación y se utiliza principalmente en artículos suntuosos y bebidas alcohólicas.

Bienes Personales

Todo bien mueble o inmueble que se radique en el territorio está exento del tributo.

Beneficios Aduaneros

Comprenden: a) exención de impuestos aduaneros a la importación y exportación de bienes, b) inaplicabilidad de controles de cambio, c) exención de derechos de exportación, d) exención del pago de tasa de estadísticas y comprobación de destino, e) las exportaciones de materia primas al territorio general poseen un incentivo adicional del 5%, y f) no se puede aplicar ninguna prohibición de tipo económico.

Existe simultáneamente un régimen especial para los automotores que los exime del pago de los tributos y obligaciones aduaneras antes mencionadas, habilitándolos para su libre circulación dentro del territorio de la provincia y una circulación máxima de 60 (sesenta) días por año – no más de 30 consecutivos– fuera del territorio bajo pena de pago de 1% diario del valor FOB de importación de la unidad por cada día excedido.

Este régimen aplica por 5 (cinco) años para automotores importados y 3 (tres) para automotores provenientes del Mercosur.

En caso de que se desee ingresar definitivamente una unidad al territorio (Nacionalizar), se deben abonar los tributos correspondientes en la siguiente proporción: a) al tercer año 80% del valor de los tributos que debiera abonar al ingreso, b) en el cuarto año 50% y c) dentro del quinto año un 20%, quedando eximido de abonar los mismos pasado el quinto año de su patentamiento.

Sobre el particular, este régimen podría ser extrapolado con algunas particularidades a un eventual nuevo régimen del registro de buques.

Adicionalmente no tributarán: a) derechos de importación, b) cualquier otro impuesto nacional, c) tasa de estadísticas, y d) estarán sujetas a los impuestos internos al consumo exactamente igual que si fuera una mercadería proveniente del extranjero.

PARTICULARIDADES GEOGRÁFICAS RELACIONADAS PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO

Aunque redundante, es oportuno remarcar que, dada la condición insular de Tierra del Fuego, su única forma de acceso es a través de navegación, ya sea aérea o marítima. La capital, Ushuaia, posee un puerto natural privilegiado, tanto por su calado como por su reparo ante vientos, que fue por mucho tiempo el único punto de acceso al territorio. El puerto de la ciudad permite la operación de buques de carga, factorías y grandes transatlánticos de turismo. Asimismo, entre su infraestructura cuenta con dos playas fiscales, depósito de contenedores y todo el equipamiento necesario para la provisión, logística y descarga de embarcaciones.

En la actualidad, casi todas las importaciones de la provincia pasan por el puerto de Ushuaia; las materias primas para la industria de Río Grande (mayor polo productivo), deben ser trasladadas desde el puerto de Ushuaia, a través de la Ruta Nacional N°3, cruzando la Cordillera de los Andes.

Cabe mencionar que se encuentra en vías de construcción un puerto de aguas profundas en la ciudad de Río Grande.

PROYECTO DEL DIPUTADO STEFANI

En la actualidad existe un proyecto de ley de un Registro Internacional de Buques Internacional (RABINT) llevado a cabo por el Diputado Stefani (PRO. Tierra del Fuego). En dicho proyecto, se propone la creación de un registro de buques internacionales (RABINT) y se dan una serie de beneficios. En nuestro modesto entendimiento, esta cuestión debe estar sujeta a una ampliación que tenga presente la cuestión registral, ambiental, laboral y ciertamente la cuestión impositiva. Dicho proyecto puede ser un buen punto de partida, pero debe claramente tener otros complementos.

CONCLUSIONES

La economía global ha hecho que los beneficios económicos hayan sido superiores a las cuestiones geopolíticas, de los derechos de los trabajadores, las cuestiones relativas a la seguridad de la navegación y del medioambiente.

Ante esa cuestión fáctica, hemos visto que, a nivel global, se han creado herramientas en los que los estados nacionales mantienen jurisdicción sobre la actividad marítima, pero otorgando herramientas con las que los armadores no se encuentren en desventajas competitivas graves.

En la segunda etapa, se seguirá profundizando esta temática.

BIBLIOGRAFÍA

- Diego Chami. Derecho de la Navegación. ABELEDO PERROT:
- ECONOMICS OF SEA TRANSPORT AND INTERNATIONAL TRADE, Institute of Chartered Shipbrokers 2015
- FLAGGING STANDARDS, GLOBALIZATION AND ENVIRONMENTAL, SAFETY, AND LABOR REGULATIONS AT SEA, Elizabeth R. De Sombre. MIT Press.
- MARITIME LAW. Lloyds Press, (INFORMA) 3rd Edition,
- Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement. 2016
- SHIP REGISTRATION: LAW AND PRACTICE. LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY. 2009
- The Limits of Maritime Jurisdiction. Martinus Nijhoff Publishers. 2008

INFORME PARCIAL NÚMERO DOS: ESTUDIO DE LEGISLACION COMPARADA SOBRE TODOS LOS TOPICOS INCLUIDOS EN EL ESTUDIO

**¿SON LOS SEGUNDOS REGISTROS UN ESCAPE A NORMAS DE BIEN
COMÚN?**

UN ENFOQUE GLOBAL DESDE UN PUNTO DE VISTA AMBIENTAL, LABORAL y DE SEGURIDAD. DERECHO COMPARADO

2.a. Análisis del relevamiento legislativo comparando con los diferentes tópicos (económico, laboral, social, político, etc.)

Carrera hacia el fondo. Atrapado en el barro. Escape hacia arriba (Efecto California) cuestiones generales de competencias de jurisdicción en un mundo globalizado.

En un mundo de un comercio más libre, cada vez más políticas estatales han llegado a ser vistas como "proteccionismo encubierto" o "barreras no arancelarias", y ha surgido preocupación por las demandas de que se eliminen a favor del comercio sin obstáculos. Una variante más matizada de esta con preocupación es que, en lugar de forzar las normas a la baja, la globalización hace que no se levanten cuando de otro modo deberían; Las desventajas económicas de aumentar la regulación ambiental en un mundo globalizado impedirán que los competidores lo sigan. Este proceso se denomina estar "atrapado en el barro".

Otros, sin embargo, argumentan que un mundo globalizado conduce a una armonización ascendente y a mayores niveles de regulación. Se lo menciona a veces como el "Efecto California" por el cual los estados económicamente importantes con altos ingresos progresan aún más con mayores regulaciones.

Las normas de un producto o servicio pueden proporcionar el contexto para mover las normas en general hacia arriba, porque sus socios comerciales deben adoptar normas más estrictas para sus mercados. Ciertamente, existe el incentivo para que los Estados que ya han aprobado regulaciones nacionales

presionen por la aceptación internacional de estas normas para evitar desventajas competitivas para sus industrias. Además, las empresas multinacionales, que operan simultáneamente en numerosos Estados, se enfrentan a varios incentivos para elevar los estándares en todas las áreas de operación.

Si se regula estrictamente en un Estado, es posible que opten por mantener todas las operaciones bajo aquel estándar más alto para evitar trabajar con diferentes procedimientos en diferentes ubicaciones, porque en un mundo globalizado los productos o servicios podrían comercializarse en los Estados con los requisitos más estrictos. Las regulaciones altas en una ubicación también pueden demostrar a otros Estados que dicha regulación es posible.

En cambio, es posible que la armonización no se produzca en ninguno de las dos direcciones, sino más bien que los "paraísos regulatorios" o áreas con normas estrictas en uno o más tipos de regulación, podrían persistir junto con Estados de alta regulación.

Hay Estados que tienen regulaciones más estrictas que otros. Tal vez esta distinción podría simplemente persistir en el tiempo, y debe mencionarse que generalmente los Estados que se industrializan rápidamente se encuentran "atascados en el fondo" en términos de rigurosidad regulatoria.

EL FENÓMENO DE LA COMPETENCIA REGULATORIA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

El transporte marítimo es una cuestión especialmente pertinente en la que hay que examinar hipótesis contrapuestas sobre los efectos de la globalización. Esta industria demuestra la amenaza muy real de la reducción de los estándares en respuesta a la globalización y comercio más libre. Si existe una carrera hacia los paraísos regulatorios o hacia el fondo, es probable que sea relevante en el transporte marítimo.

El registro de buques es un método que a menudo se pasa por alto para "mover" las industrias a un lugar con estándares ambientales y laborales más bajos. La industria de los buques es una de las más globales de las industrias

internacionales, proceso que comenzó antes y se ha profundizado más que en la mayoría de los otros países.

Como habíamos indicado en la primera parte de este trabajo, desde el punto de vista de los buques, la inscripción en un registro abierto simplemente significa cambiar el pabellón, ya que no requiere la reubicación física de una industria.

Algunos autores caracterizan al transporte marítimo como una industria marcada por una baja especificidad y, por lo tanto, es un candidato probable para una carrera hacia el abismo.

La presión competitiva internacional del libre comercio y la globalización cada vez mayor de la producción han dado lugar a incentivos para disminuir los estándares. Las tendencias recientes de los Estados sin litoral, como Bolivia, a crear registros de buques, demuestran este fenómeno con especial fuerza.

La carrera global hacia el abismo no es un fenómeno nuevo; comenzó a principios de la década de 1990. El transporte marítimo, deficiente en sí mismo, confiere una ventaja competitiva. Incluso más allá de los salarios y las normas laborales, un informe de la OCDE constató que la falta de cumplimiento por parte de los buques de las normas internacionales de seguridad y medio ambiente confería beneficios económicos a los armadores. El estudio concluyó que el incumplimiento de estas normas distorsiona la competencia en la industria naviera.

Otro estudio de la OCDE encontró que los propietarios de buques deficientes logran externalizar los costos asociados a estos barcos, y rara vez sufren pérdidas económicas graves a causa de los problemas que surgen de la falta de adhesión a las normas colectivas.

Esta situación se ha visto modificada en cierta medida a través del programa de Estado rector de puertos, que exige ciertas condiciones estándares, y en caso de incumplimiento del buque se permite hasta la detención del mismo hasta que las inconsistencias y pendientes hayan sido solucionadas.

Más allá de lo expuesto, el resultado no es ni una carrera mundial hacia el fondo regulatorio ni incluso un conjunto estable de paraísos regulatorios. Existen Estados que ofrecen nuevas alternativas.

Un registro abierto o segundo registro ofrece intencionadamente normas bajas para atraer buques. En un momento dado, algunos Estados o incluso barcos individuales suben sus normativas en materia de medio ambiente, seguridad, y

cuestiones laborales en alta mar. Pero el entorno regulatorio no permanece estable. Una vez que un registro entra en el mercado mundial con niveles determinados de regulación, una variedad de actores que operan en dicho registro comienza a esforzarse por aumentar los estándares seguidos por los buques en esos registros.

Por lo general, las normas más bajas ceden a las presiones para aumentar las reglamentaciones ambientales, de seguridad y laborales que deben cumplir los buques registrados. A medida que aumentan las normas en estos registros, los nuevos participantes en el mercado mundial de registro de buques están sometidos a las mismas presiones y, también, a una necesidad de cambiar su comportamiento.

Hay, pues, una especie de armonización al alza que se produce a lo largo del tiempo. Algunos opinan que se trata de una carrera hacia **el centro o equilibrio regulatorio**.

Los patrones aumentan o disminuyen hasta que alcanzan un equilibrio en el que los Estados de registros abiertos o banderas de conveniencia requieren más protecciones ambientales, de seguridad y laborales.

Al mismo tiempo, estos registros marítimos tradicionales, con los más altos estándares, también se encuentran en una carrera hacia el medio. Al estar preocupados sobre la pérdida de buques en los registros abiertos o de conveniencia, responden abriendo registros internacionales, que permiten que los buques matriculados en el país internacionalmente se sometan a normas diferentes a las del registro tradicional, y fomentando los "segundos registros", que operan en los territorios del Estado de origen, que también pueden tener un conjunto diferente de requisitos y tasas.

Por lo tanto, el fenómeno del registro de buques en banderas de conveniencia sugiere que existirán paraísos regulatorios que atraerán a los actores de la industria, pero no conducirán inexorablemente a la carrera hacia el fondo; sino que, en algunas circunstancias, ayudarán a motivar presión al alza o por lo menos al equilibrio hacia el centro.

Comprender el patrón regulatorio requerido por los Estados de registro y, por lo tanto, la adopción de normas por parte de los distintos buques puede dar información para quienes deban decidir sobre este tema.

Debemos resaltar que los principales aspectos en juego son los ambientales, laborales y de seguridad.

LOS FACTORES AMBIENTALES COMO UN ELEMENTO DE COMPETENCIA PARA LA LOCALIZACIÓN DE EMPRESAS.

En los primeros años de la regulación ambiental industrial, las naciones (incluyendo a los Estados Unidos) abogaron por el uso selectivo por parte de los Estados de niveles más bajos de regulación como un aspecto de la ventaja competitiva. Se ha mencionado "legislación ambiental permisiva" como una de las opciones políticas que los Estados en desarrollo podrían tratar de utilizar para aumentar sus industrias, sugiriendo que normas ambientales laxas se pueden considerar como cualquier otro subsidio industrial.

Examinar esta cuestión es más difícil de lo que podría parecer. Hay una variedad de razones, además de atraer a la industria. En general, los Estados en desarrollo tienen niveles más bajos de protección ambiental y laboral que en los Estados industrializados en los que los pasivos ambientales son combatidos y discutidos. Sin perjuicio de eso y en particular las cuestiones ambientales relativas a los buques no generan un impacto de igual magnitud en la opinión pública dada su escasa visibilidad.

No existe en términos empíricos la existencia de una intención Estatal de "carrera" a la baja en la regulación ambiental, aunque hay ejemplos individuales que sugieren lo contrario; Irlanda, España, México y Rumania, por ejemplo, tomaron medidas en la década de 1970 para atraer a la industria con bajos estándares.

Irlanda, particularmente, intentó atraer a los fabricantes de productos químicos con políticas internas de "controles de contaminación menos estrictos que en Europa o Estados Unidos". Existen peligros para los Estados que optan por reducir (o mantener bajos) los estándares ambientales para atraer a la industria, dado a que llevan casi en su totalidad (dependiendo del tipo de regulación ambiental de que se trate) a externalidades ambientales de sus acciones.

La cuestión laboral.

El análisis de esta cuestión con respecto a las normas laborales es problemático. La teoría económica predice que algunos Estados deberían reducir sus estándares laborales para poder competir mejor en un mercado internacional. Una vez más, sin embargo, es extremadamente difícil examinar si lo hacen adrede.

La relación entre la globalización y los salarios es complicada. Por un lado, el mercado de trabajo es el más nacional de los mercados: es el factor de producción que los Estados controlan de manera más consistente. En otras palabras, el hecho de que la mayoría de las personas no pueden simplemente mudarse a otro Estado para aceptar un trabajo sugiere que las políticas de los Estados deben tener un fuerte impacto en los salarios y la normativa.

La voluntad de los Estados de establecer Zonas Francas Industriales, en las que normas laborales (y de otro tipo) y las barreras comerciales se eliminan con la garantía de que las industrias exporten la mayor parte o la totalidad de los productos fabricados en estos lugares, sugiere que muchos Estados relajan voluntariamente las reglas nacionales con el fin de atraer empresas que compiten internacionalmente. Si bien en algunos lugares los estándares laborales en estas zonas son tan altos como en los alrededores, estando más regulado, la mayoría incluye la restricción de los sindicatos, los salarios, largas jornadas de trabajo y pocas prestaciones sociales.

Incluso dentro de la propia industria naviera se discute la competencia estatal en la laxitud laboral como estrategia competitiva. Un estudio de la demografía de la gente de mar, desde los Estados más destacados de la "oferta de mano de obra" hasta la industria naviera mundial, explora las estratégicas decisiones a las que se enfrentan Filipinas y China (primera y cuarta proveedora de gente de mar, respectivamente), incluida la posibilidad de que compitan "deprimiendo los salarios y las normas de los demás".

Incluso comparar los niveles regulatorios, más allá de determinar la intención, puede ser difícil. En el caso de las normas medioambientales, existen diferentes tipos de regulaciones que podrían ser relevantes que son difíciles de caracterizar a nivel global. Los diferentes Estados optan por mitigar o prevenir los posibles

problemas ambientales de maneras tan diferentes que determinar la relativa laxitud de las regulaciones existentes puede ser irremediablemente complejo.

Del mismo modo, no existe una jerarquía clara de lo que constituyen altos estándares laborales: si, por ejemplo, un Estado exige una amplia protección de los trabajadores, pero tiene un salario mínimo bajo, ¿tiene estándares más o menos altos que un Estado con salarios altos y pocas normas de seguridad o protección del empleo? Aquellos que examinan la cuestión del nivel regulatorio, por lo tanto, han utilizado generalmente medidas sustitutivas para la política estatal, como la siguiente pregunta;

Si los salarios medios son altos ¿Cómo se distribuyen en la sociedad? ¿Cómo se compara el nivel salarial con el costo de vida?

Cualquier esfuerzo por comparar los niveles regulatorios tendrá que exponer explícitamente lo que está comparando. Esta dificultad de comparación también sugiere que las empresas individuales que decidan dónde ubicarse pueden examinar el conjunto de regulaciones para buscar laxitud en las específicas que les conciernen.

Un simple análisis de los niveles regulatorios bajos frente a los altos, o la combinación de la industria (o incluso de las empresas individuales), puede no ser suficiente para las predicciones de la ubicación industrial. ¿Se moverán las industrias para aprovechar los estándares más bajos?

No importa si existe una ventaja teórica en la reducción de los estándares regulatorios si empíricamente las industrias no se trasladan a localidades con regulaciones más bajas. Es importante señalar, sin embargo, que esta etapa de la investigación no se basa en la suposición de que el bajo estándar ha sido creado intencionadamente; la evidencia de que las industrias tienden a concentrarse en áreas con los estándares más bajos podrían ser suficientes para sugerir la pertinencia de un modelo de "tener" incluso sin evidencia de la intención del Estado en la creación de bajos estándares. Ciertamente, hay una serie de factores que podrían influir en que los actores de la industria se muevan a un área de baja regulación, incluyendo las tasas salariales, así como las normas laborales y ambientales.

Algunos argumentan que, empíricamente, la evidencia está ahí, y que "la literatura en su conjunto presenta evidencia bastante convincente en una amplia gama de industrias, períodos de tiempo y especificaciones econométricas" que

las regulaciones no son relevantes a la hora de elegir el sitio. A pesar de señalar la contribución de los costes medioambientales al cierre de fábricas en los Estados Unidos, concluye que la mayor parte de la evidencia "no sugiere el cambio de ubicación inducido por el medio ambiente hasta ahora".

Sin embargo, es un arduo trabajo examinar empíricamente la hipótesis de que la ubicación de la industria está influenciada por el nivel regulatorio, aún si se analiza el nivel de inversión en relación con Estados con regulaciones más bajas. Es posible que los costos de las regulaciones ambientales per se no sean el único factor que influye en la elección de la ubicación para la industria; en algunos casos, las regulaciones ambientales pueden simplemente hacer imposible (o extremadamente difícil) que los fabricantes construyan nuevas plantas o amplíen las antiguas.

Otros datos sugieren también que las industrias que se desplazan por razones medioambientales lo hacen menos para evitar costosas regulaciones que para evitar los retrasos relacionados a la aprobación de nuevas instalaciones.

Pero hay razones por las que, incluso con una reducción competitiva debido a normas ambientales, las empresas podrían no desplazarse ya que ya se ha adaptado a los costos regulatorios y prefiere mantenerse donde está.

Por otra parte, la opinión de las empresas acerca de la importancia de los costos laborales para las decisiones de ubicación fue "muy importante".

Las normas laborales, más difíciles de medir que los salarios, pueden tener un impacto en la ubicación de la industria. Ej.; el número de horas reglamentarias en una semana laboral normal se correlacionaba positivamente con un aumento en las exportaciones de textiles y prendas de vestir (como medida de la industria intensiva en mano de obra), lo que indica que los Estados con jornadas laborales más largas tenían más probabilidades de tener una industria para la cual la mano de obra es un insumo importante.

Curiosamente, incluso las industrias relacionadas con los buques se utilizan como ejemplos del movimiento de las operaciones basado en el costo de la mano de obra y de las regulaciones ambientales en los países desarrollados. El desguace de buques (la toma una vez que ya no están en servicio) se había realizado principalmente en los mayores astilleros europeos y americanos hasta la década de 1970, hasta que los costos laborales y las regulaciones ambientales "migraron" la mayor parte de la empresa, primero a los países de rápida

industrialización de Asia y luego a India, Bangladesh y Pakistán, donde actualmente se encuentran un gran porcentaje de los desguazaderos.

¿CORRIENDO HACIA EL FONDO?

Por otro lado, debe hacerse una distinción adicional para examinar tanto la teoría como los estudios empíricos existentes sobre el comportamiento regulatorio y la globalización. Hay una diferencia conceptual y práctica entre el surgimiento de paraísos de la contaminación y una verdadera "carrera hacia el abismo". Los llamados paraísos de la contaminación, u otros focos de bajos niveles de contaminación doméstica e internacional, son, en el peor de los casos, indicios de que una carrera puede estar en progreso y, en el mejor de los casos, sugerencias de que la carrera no se ha ganado. De acuerdo con la forma más fuerte de la teoría, las regulaciones deben ser igualadas en el nivel más bajo de regulación en todos los Estados, en lugar de permitir la ventaja competitiva de las regulaciones más bajas que existen en áreas localizadas.

De todas maneras, el crecimiento económico que la contaminación reproduce teóricamente fomentaría **las regulaciones bajas**, y trae consigo una demanda social de cambio para abordar los problemas ambientales.

En su extremo, este proceso conduce al "Efecto California", por lo que los Estados que adopten niveles más altos de regulación conducirán a otros para que también lo hagan. La analogía aquí es con un proceso interno de los Estados Unidos en el que a California se le permitió elegir estándares de contaminación del aire más estrictos que otros estados bajo la Ley de Aire Limpio de EE. UU. En revisiones posteriores de la legislación, se permitió a otros estados elegir entre estándares "propios" y estándares (más altos) de California, y muchos eligieron los estándares más altos; con el tiempo, los estándares federales se han movido hacia arriba para reflejar las opciones regulatorias de estos estados. Sin embargo, es probable que el "Efecto California" se encuentre en las regulaciones que se refieren a productos y no a procesos.

La lógica de la carrera hacia el abismo también se aplica a las cuestiones laborales de las empresas en áreas de baja regulación que podrían superar a las que tienen regulaciones laborales más altas, y que **"estas acciones podrían"**

alimentar una espiral descendente en los estándares sociales, pauperización e insostenible en el tiempo.

NORMAS DE LOS PRINCIPALES REGISTROS DE BUQUES

Ya está claro que los barcos se están "moviendo" de registro en busca de condiciones distintas.

En la actualidad, los buques comerciales están abanderados en Estados de matrícula abierta, con un aumento dramático en las últimas décadas.

¿Dan los registros abiertos la oportunidad a los buques de adoptar normas más bajas que las registradas en su Estado de origen? Ciertamente, los registros abiertos parecen utilizar normas laxas en su publicidad, para atraer a los registros de buques. Muchos de los registros no sólo se anuncian en Internet, sino que algunos incluso permiten la inscripción en un "call center".

Los sitios de registro de buques hacen comentarios indirectos sobre la laxitud de las normas medioambientales ("los armadores pueden transferir buques de menos de doce años de antigüedad a la bandera de las Bahamas sin un reconocimiento y normas laborales"). También en el Registro Panameño, que es de los más grandes del mundo, las leyes laborales laxas tienen un valor importante para la atracción de buques.

Los registros abiertos generalmente prometen tarifas de registro, impuestos de tonelaje e inspección bajos, así como la ausencia de requisitos de nacionalidad para los propietarios o trabajadores de los buques.

¿Cuál es la relación entre los estándares ofrecidos por los Estados Banderas de Conveniencia y los estándares globales de transporte? ¿Qué sucede con estos estándares a lo largo del tiempo?

2.b. estudio donde se analiza cada legislación con los respectivos tópicos más pertinentes a ella

Una forma de evaluar la cuestión de qué normas exigen los Estados de abanderamiento de los buques que registran es examinar qué acuerdos o convenios internacionales han firmado y ratificado en materia de medio ambiente, seguridad y protección laboral en los buques. Estos acuerdos

internacionales representan, al menos, el nivel mínimo de regulación que un Estado espera mantener. La comparación tiene importantes ventajas; dada la dificultad de comparar las reglamentaciones nacionales que adoptan medidas muy diversas, el análisis de los acuerdos internacionales compara la aceptación en todos los Estados del mismo conjunto de regulaciones.

La adopción o elusión de normas internacionales es un medio obvio de señalar el nivel de regulación de una manera que esté disponible públicamente. También es importante para comprender la política de los esfuerzos para elevar los estándares en los buques, ya que las organizaciones no gubernamentales y algunas organizaciones internacionales utilizan acuerdos internacionales como una forma de seleccionar buques para escrutinio.

Sin embargo, existen problemas obvios al confiar en la ratificación de los acuerdos internacionales como una medida de las normas ambientales, de seguridad y laborales en los buques.

Existen acuerdos que son más sustantivos o estrictos que otros. Según sea necesario individualmente, puede observarse si los Estados en estudio han ratificado los acuerdos que se consideran más importantes.

También vale la pena señalar que la ratificación de tratados (o incluso otra legislación interna) para determinar las normas relativas a los buques supone que los Estados mantengan y exijan a sus buques que cumplan normas no significa que éstas se cumplan, pero sin embargo demuestra la voluntad de un Estado de asumir las normas internacionales sobre el nivel de medio ambiente, seguridad y mano de obra que exigirá a los buques en su matrícula. Como tal, esta es una buena práctica inicial para conocer las variaciones en los estándares entre los diferentes Estados o matrículas.

Si se observan los porcentajes de tratados que los Estados han ratificado es posible que se establezcan clasificaciones adicionales de los Estados en cuanto a las normas relacionadas con el transporte marítimo usado. La más importante de ellas es la Auditoría del Estado de Abanderamiento, realizada por Seafarers International Research (SIRC) en Cardiff, al que aquí se hace referencia como el estudio SIRC.¹⁰⁴

Este estudio evalúa las normas y prácticas laborales de treinta y ocho Estados de registro abierto e incluye una clasificación de la A a la E de las normas adoptadas y de los derechos laborales de estos registros. Es particularmente útil

contar con este estudio como punto de comparación, ya que hay razones para tener menos confianza en el carácter representativo de la participación en los contratos de trabajo de los buques que en los acuerdos de seguridad o de medio ambiente; los datos del SIRC, por lo tanto, puede aumentar la confianza en la evaluación de un registro abierto por tener altos o bajos estándares laborales.

A los efectos de este estudio, la normativa ambiental considerada es veinticuatro acuerdos internacionales relativos específicamente a la protección del medio ambiente frente a los buques. Todos estos acuerdos están en el marco de los auspicios de la Organización Marítima Internacional. Las normas laborales consideradas son principalmente el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) negociados en el marco de los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Las normas de seguridad consideradas son diecinueve acuerdos internacionales que se centran en la seguridad de los buques, todos menos uno en el marco de la OMI (el resto son acuerdos de la OIT). Entre los más importantes están el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL; el Convenio ISM; Líneas de Carga, por solo mencionar algunos.

Examinando las reglamentaciones internacionales adoptadas por los buques de registros más grandes (medidos por el tonelaje bruto registrado (GT)), las cosas se hacen evidentes de inmediato (véase la tabla de más abajo). La primera es que hay no es una armonización clara. Los Estados de abanderamiento han adoptado diferentes niveles de legalidad, y algunos aceptan un gran número de regulaciones en todo el mundo.

A modo de ejemplo, el Registro Internacional de Noruega ha aceptado 91.6 por ciento en materia ambiental, el 94.7 por ciento de la seguridad y el 68 por ciento de la mano de obra.

El gran número de posibles acuerdos, algunos de los cuales sustituyen a otros que se remontan a antes de la época en que muchos registros fueron creados, así como un menor grado de mecanismos institucionales e internacionales para determinar si los Estados que están de acuerdo con estas normas las respetan, sugieren que la medición internacional del trabajo es algo más débil que la medio ambiente y medidas de seguridad.

Porcentaje de acuerdos internacionales adoptados por los principales registros abiertos

Porcentaje de acuerdos internacionales adoptados por los registros abiertos

Estado	GT2004	Ambiental (porcentaje)	Seguridad (porcentaje)	Laboral (porcentaje)
Panamá	131,451,672	54.17	42.11	51.06
Liberia	53,898,761	70.83	57.89	29.79
Bahamas	35,388,244	66.67	52.63	12.77
Marshall Islands	22,494,505	66.67	57.89	0.00
Malta	22,352,570	62.50	57.89	29.79
Cyprus	21,283,373	58.33	73.68	19.15
NIS (Norway)	15,416,521	91.67	94.74	68.09
UK second Registries	15,110,431	79.17	84.21	46.81
GIS (Germany)	8,246,428	88.00	84.21	46.81
DIS (Denmark)	7,284,769	92.00	84.21	42.55
Antigua and Barbuda	6,914,568	54.17	36.84	8.51
St. Vincent and Grenadines	6,324,289	50.00	52.63	14.89
French Antarctic Territory	3,524,865	75.00	84.21	63.83
CSR (Spain)	1,823,323	100.00	78.95	76.60
Cambodia	1,821,464	37.50	36.84	6.38
Vanuatu	1,756,498	83.33	52.63	0.00
Belize	1,687,460	37.50	31.58	44.68
Netherlands Antilles	1,661,631	75.00	78.95	59.57
MAR (Portugal)	1,143,306	62.50	63.16	38.30
Honduras	784,125	20.83	36.84	8.51
Luxembourg	689,658	33.33	47.37	42.55
Barbados	580,262	62.50	52.63	17.02
Myanmar	444,330	8.33	31.58	6.38

Comoros	388,519	33.33	31.58	6.38
Mongolia	359,901	25.00	15.79	6.38
Bolivia	302,971	25.00	36.84	6.38
Lebanon	184,055	33.33	42.11	23.40
Sri Lanka	156,608	50.00	47.37	17.02

Fuente: OMI, "Status of Conventions: Complete List", <http://www.imo.org>; OIT, "ILOlex: Base de Datos de Normas Internacionales", <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp2.htm>.

Lloyd's Register Fair play, Estadísticas de la Flota Mundial 2004 (Londres: Lloyd's Register Fair play, 2005).

En segundo lugar, existe una variación razonable en cuanto a los tipos de reglamentaciones que los Estados han adoptado. Liberia, por ejemplo, ha adoptado un nivel medio de regulaciones ambientales (66.7 por ciento, que es la media de los veinticinco registros 106), normas de seguridad algo inferiores a la media (52,6 por ciento, con una media de los veinticinco primeros con un 68,2 por ciento), y regulaciones laborales significativamente más bajas que el promedio (12.8 por ciento, con una media para los veinticinco primeros registros de 30.7 por ciento).

En tercer lugar, los registros de buques más recientes tienen normas más estrictas, como lo indica la adopción de acuerdos internacionales, que los registros abiertos más antiguos.

Veamos ahora ejemplos concretos; Portugal y España han creado segundos registros internacionales, que permiten la inscripción de cualquier Estado, pero están dirigidos a buques cuya titularidad real se encuentra en estos estados. Debido a que estos registros están ubicados en los estados de origen están sujetos a los mismos acuerdos internacionales que los Estados han adoptado.

Sin embargo, se relajan dos restricciones importantes: los impuestos y las tasas de registro y se relajan las restricciones de tripulación, lo que permite a los armadores contratar tripulaciones de una amplia variedad de nacionalidades, con salarios más bajos y, a menudo, con menos experiencia.

Un fenómeno similar es la apertura de "segundos registros" en territorios de ultramar. El Reino Unido, Francia, los Países Bajos y Bélgica tienen variedad de segundos registros en sus territorios. Estos funcionan de manera similar a los registros internacionales, pero con más independencia; si bien los territorios offshore generalmente adoptan el mismo criterio del Estado matriz, no siempre lo hacen con el mismo grado de exigencia.

Éstos segundos registros también son registros abiertos generales, pero tienden a registrar los buques con beneficiarios reales en el Estado de origen, con alguna liberalización en los requisitos de tripulación (autorización de un porcentual de personal extranjero). El resultado son estándares en su conjunto superiores al de los de la bandera de conveniencia.

La diferenciación entre los registros internacionales y los segundos registros es menos clara de lo que puede suponerse. Parecería que son algo más bajos que en los registros internacionales y registros cerrados. Esto es particularmente evidente cuando se compara el SIRC la clasificación de la prestación de asistencia social y la protección de los derechos; En todos los casos en que se comparó el Estado de origen y su segundo registro o registro internacional, el Estado de origen tiene un mejor historial en materia de protecciones laborales que el Registro Internacional o el Segundo Registro.

La interpretación del estudio puede caracterizarse como una "carrera hacia el medio" en términos de nivel de estándares adoptados a nivel mundial. Comienzan los estados marítimos tradicionales con normas estrictas y se flexibilizan gradualmente (mediante el establecimiento de registros internacionales o secundarios) con el fin de evitar que los buques de sus nacionales "emigren indiscriminadamente".

La mayoría de los nuevos Estados entran en el mercado para ofrecer registros de buques con estándares bastante bajos y son persuadidos, por una variedad de mecanismos examinados en este libro, para elevarlos, aunque sea discretamente.

Nichos regulatorios

Los registros de buques parecen especializarse dentro de una gama de opciones regulatorias de nivel medio. ¿Cómo pueden destacarse los diversos nichos de los registros abiertos? Ya se ha sugerido que los Estados que ofrecen por

primera vez el registro de buques lo hagan con bajos estándares en temas ambientales, de seguridad y laborales. Pero ¿qué pasa con los Registros de larga data? ¿Cómo se puede caracterizar su nivel y tipo de normas, y cuál es la relación entre estas normas y el número y tipo de buques que optan por registrarse allí? Vale la pena examinar las estrategias de varios Estados o grupos de Estados específicos.

En esta sección solo se consideran los Estados que han sido registros funcionales desde 1995 o antes. También evalúa solo los registros reglamentarios (a diferencia de los registros nacionales) porque sólo ellos que pueden "competir" por registros adicionales de buques.

La gama alta en materia de seguridad, medioambiente y condiciones laborales.

Como se ha sugerido anteriormente, los registros internacionales y el segundo registro con una conexión a Noruega, Alemania, Dinamarca, España, Portugal, Francia, los Países Bajos, Nueva Zelanda y el Reino Unido (y, en menor medida, Luxemburgo, que actúa como segundo registro de Bélgica) están en el extremo superior de las normas internacionales. A pesar de que el personal embarcado tiene una población más pobre que la de los primeros registros es superior su estándar laboral en general al trabajo que podrían conseguir en sus países de origen.

Los esfuerzos para atraer buques no provienen principalmente de la reducción de los estándares en conjunto, sino solo algunas variantes operativas y pequeñas ventajas. Estos registros representan alrededor del 9 por ciento de todo el tonelaje registrado.

La parte baja de la tabla

Honduras, uno de los primeros registros abiertos (desde antes de la segunda guerra mundial) se encuentra actualmente en el extremo inferior de las regulaciones internacionales en todos los ámbitos. Adoptó el 20,8 por ciento de los ambientales, el 8,5 por ciento de la mano de obra, y el 36,8 por ciento de los acuerdos internacionales de seguridad a los buques. Además, el SIRC lo clasifica como "pobre" (el segundo en la clasificación más baja) en todas las categorías que examina el estudio. A partir de 2004 fue el sexagésimo tercer

registro de buques más grande, que representa el 0,12 por ciento del tonelaje. Aunque parezca un número pequeño, representa 1.094 buques de más de 100 GT.

A diferencia de muchos registros abiertos que atraen gran número de buques de países específicos, no hay Estados que representan más del 10 por ciento de los beneficiarios finales de buques de matrícula hondureña.

Por lo tanto, Honduras parece servir como Bandera clásica de conveniencia para los armadores que desean normas. Hay algunas evidencias de que el registro hondureño hará un esfuerzo por mejorar su historial, pero queda por ver cuán profundo será.

Bajos estándares laborales.

A efectos del presente estudio, se considera que los registros de buques tienen normas laborales si han adoptado menos del 20 por ciento de los acuerdos laborales de buques relevantes, y también son calificados como "pobres" o "muy pobres" sobre el bienestar y los derechos relacionados con los buques por parte del SIRC. Esta doble vara para ser designado como un registro de "bajos estándares laborales" requiere que los Estados tengan obligaciones internacionales sobre el trabajo de los buques y un historial deficiente de proteger los derechos de los trabajadores de los buques en la práctica nacional. Sin contar Honduras (que se considera baja en todas las categorías como se discutió) ocho registros abiertos cumplen esta norma: Antigua y Barbuda, las Bahamas, Barbados, Camboya, las Islas Marshall, San Vicente y las Granadinas, Chipre y Vanuatu.

Hay pruebas de que el registro de buques toma nota de estas opciones. Buques de pasajeros y cruceros, el transporte marítimo más intensivo en mano de obra de operaciones, se registran en su inmensa mayoría en los Estados aquí identificados en el nicho de "bajos estándares laborales". El mayor registro de cruceros es el de las Bahamas, que ha adoptado sólo el 12,8 por ciento de los acuerdos laborales pertinentes de la OIT y está clasificado por el SIRC como "pobre" en cuanto a derechos laborales y de bienestar.

Aproximadamente el 40 por ciento de los cruceros y barcos de pasajeros en todo el mundo están matriculados en las Bahamas, 118 con un tonelaje adicional

matriculado en los Estados de baja mano de obra de las Islas Marshall, Chipre y San Vicente y las Granadinas.

Altos estándares ambientales

Los Estados se asignan a esta categoría si han adoptado más de 70 porcentaje de los acuerdos ambientales internacionales pertinentes relacionados con los buques. Los dos únicos registros verdaderamente abiertos que cumplen esta norma son Liberia y Vanuatu.

Podría ser razonable hablar de un nicho específico de "alto medio ambiente y baja mano de obra" al que pertenece Vanuatu.

Alta seguridad de navegación

Se considera que los Estados tienen una clasificación de seguridad alta si tienen más del 70 por ciento de las normas internacionales pertinentes relacionadas con los buques. El único registro verdaderamente abierto que encaja en esta categoría es Chipre, que, en particular, también se encuentra en la categoría de baja mano de obra.

Por lo tanto, Chipre podría caracterizarse con mayor precisión como un país que ocupa un nicho de "alta seguridad y baja mano de obra". Chipre representa el 3,36 por ciento del tonelaje.

El verdadero medio

Con un nivel de regulaciones ni muy alto ni bajo en estos tres temas, Panamá representa casi la quintaesencia de la carrera hacia el medio. Cuenta con aproximadamente la mitad de todos los acuerdos examinados aquí (54 por ciento de los ambientales, el 51 por ciento de los acuerdos laborales y el 42,1 por ciento de los acuerdos de seguridad). El SIRC lo caracteriza por tener un "rendimiento moderado" en su uso de la autoridad del Estado de abanderamiento.

Panamá es el mayor registro de buques el mundo, que representa el 20,8 por ciento del tonelaje registrado.

Téngase en cuenta que no existe en ningún caso o categoría estudiado, algún registro que presente "altos estándares de mano de obra aunque sí se presenta un grado de cumplimiento razonable. Por otro lado, existen segundos registros que tienen estándares razonablemente altos en medio ambiente y seguridad.

Estos registros internacionales y segundos están clasificados derechos laborales y de bienestar relacionados con los buques por parte del SIRC de manera positiva.

LA ELEVACIÓN DE LOS ESTÁNDARES A TRAVÉS DEL ESTADO RECTOR DE PUERTO O PORT STATE CONTROL.

El control del Estado rector del puerto es el poder de los actores de un Estado para "abordar, inspeccionar, y, en su caso, inmovilizar un buque mercante" que enarbole pabellón extranjero que entra en su puerto.

La autoridad legal para hacerlo se puede encontrar en una serie de acuerdos internacionales de las últimas tres décadas, muchos de ellos bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional. Por ejemplo, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los buques (MARPOL) (1973/1978) otorga autoridad a los Estados rectores del puerto, para que los funcionarios designados por los Estados inspeccionen los buques en sus puertos con el fin de verificar si el buque ha descargado sustancias que violan las disposiciones

El control por el Estado rector del puerto ha llegado a ser importante para determinar las normas que respetan los buques, en particular en lo que respecta al medio ambiente y la seguridad. La detención de buques en el puerto es la primera línea de defensa contra los buques que no cumplen las normas

Con arreglo a los convenios iniciales de la OMI, la autoridad para inspeccionar los buques se aplica a los buques cuyos Estados de abanderamiento hayan firmado un acuerdo determinado. Estos acuerdos, sin embargo, constituyen la base de derechos de inspección más amplios que se practica actualmente. El Convenio MARPOL de 1973 fue la primera versión bien especificada de este proceso. Las referencias anteriores a la práctica eran vagas: la Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), negociado en 1914 a raíz del desastre del Titanic, incluye disposiciones para la autoridad del Estado rector del puerto sobre los buques extranjeros en el puerto. En su versión actualizada (Acuerdo SOLAS de 1974 (modificado)) Reglamento I/19, por ejemplo, indica que los funcionarios de los puertos pueden inspeccionar

los certificados sobre la seguridad del equipo a bordo, y podrá examinar un buque si hay dudas de que el equipo del buque corresponde al certificado.

Por su parte El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar (STCW) (1978) autoriza a los funcionarios de control del Estado rector del puerto a cerciorarse de que toda la gente de mar que se encuentre en los buques exigidos en virtud del Acuerdo certificadas, y evaluar si la gente de mar a bordo está en condiciones de mantener las normas de guardia exigidas por el Convenio.

El Convenio MARPOL, el Convenio SOLAS y el Convenio STCW indican que, en lo que respecta a la obligación básica otorgan mecanismos para asegurar de que un buque no abandone el puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin que presenten una amenaza irrazonable de daño al medio ambiente, sin importar o establecer diferencias entre los buques matriculados en Estados signatarios de estos convenios y los que no lo son, ni donde están registrados.

Estos convenios sirven como efecto de NIVELACIÓN HACIA ARRIBA DE LOS ESTÁNDARES, o como mínimo HACIA EL MEDIO.

CONCLUSIONES

-Este trabajo ha demostrado que la competencia entre distintos registros es parte del fenómeno de la globalización, en el que los armadores de los buques (en una manera no muy diferente a las otras industrias) buscan condiciones más favorables para la explotación económica.

-Los Segundos Registros son, de acuerdo con todos los estudios, altamente cumplidores de la normativa en materia laboral, de seguridad y medioambiental, presentando solo algunas liberalizaciones en aspectos que afectan la economía de esos lugares, a diferencia de las banderas de conveniencia que poseen estándares menores

- La competencia entre registros no necesariamente es a la baja, ya que la exigencia universal de mayores estándares, la implementación del programa de Port State Control, y normas ambientales y laborales más exigentes a nivel mundial hacen que el estándar medio tienda a subir o por lo menos ir al medio.

BIBLIOGRAFIA

- ILO.: Database of International Standards.” <http://www.ilo.org>
 - Institute of London Underwriters. 1999. Casualty Statistics 1998. London: Institute of London Underwriters.
 - Institute of Shipping Economics and Logistics. 2003. ISL Shipping Statistics
 - International Labour Office in Collaboration with the Seafarers International Research Centre. 2004. The Global Seafarer: Living and Working Conditions in a Global Industry. Geneva: International Labour Organisation. International Labour Organisation. 1995. World Employment 1995. Geneva:
 - Diego Chami. Derecho de la Navegación. ABELEDO PERROT:
 - ECONOMICS OF SEA TRANSPORT AND INTERNATIONAL TRADE, Institute of Chartered Shipbrokers 2015
 - FLAGGING STANDARDS, GLOBALIZATION AND ENVIRONMENTAL, SAFETY, AND LABOR REGULATIONS AT SEA, Elizabeth R. De Sombre. MIT Press.
 - MARITIME LAW. Lloyds Press, (INFORMA) 3rd Edition,
 - Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement. 2016
 - SHIP REGISTRATION: LAW AND PRACTICE. LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY. 2009
- The Limits of Maritime Jurisdiction. Martinus Nijhoff Publishers. 2008

INFORME FINAL

CONSIDERACIONES DE LA LEY DE CABOTAJE

Visto y Considerando,

Que el Decreto-Ley 19.492 (1944), ratificado por Ley 12.980 (1947) reserva la exclusividad de la navegación, comercio y comunicación por vía marítima a buques de bandera nacional.

Que sin perjuicio del dictado de leyes de promoción como la Ley 27.419, el desarrollo de la marina mercante nacional y la integración fluvial no ha cesado la disminución de los buques que presten servicio de transporte de carga y pasajeros.

Que en los últimos años la flota mercante nacional se ha reducido a niveles en los que no es posible la prestación de servicios regulares a los puertos del país. Se estima que su reducción excede el 75% en los últimos 30 años. Adicionalmente la antigüedad de la flota es superior al aconsejable, ya que no se han incorporado suficientes buques de gran porte para modernizar a la misma. A la fecha de este decreto, solamente un buque portacontenedores opera en el tráfico a la Patagonia y otro en otro tráfico. Argentina, siendo un país agrícola, solo cuenta con dos buques graneleros y quedan escasos remolcadores de empuje para el tráfico fluvial. Que en los últimos años migraron buques y artefactos navales hacia otras banderas con mayores beneficios.

Que la migración de registración de buques en las potencias marítimas hacia registros abiertos o de conveniencia ha generado una disminución de los buques registrados.

Que para contrarrestar esta tendencia mundial de disminución de la flota que enarbola el pabellón nacional, los países con tradición marinera (Francia, Noruega, Dinamarca, España, etc.) han creado segundos registros o registros internacionales en los que se brindan facilidades impositivas, y la posibilidad de contratar personal de a bordo de terceros países, siempre manteniendo los estándares de seguridad, empleo, y medioambientales propuestos por la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y en muchos casos celebrando contratos de ajuste (trabajo) bajo formularios estándar de la International Transport Federation.

Que la mayoría de esos registros se encuentran en el más alto nivel de valoración “White List” de la Organización Marítima Internacional, por su ejemplar control del cumplimiento de los convenios de capacitación del personal de a bordo bajo el “Convenio STCW”.

Que los segundos registros o registros internacionales poseen el respaldo jurídico de países con compromiso con los derechos humanos, y adhieren al cumplimiento de las convenciones marítimas en materia de seguridad de la Navegación (SOLAS; Líneas de Carga), de Contaminación en el Mar (MARPOL) y a los Memorándum de Entendimiento (MOU) correspondientes a su jurisdicción.

Que por otro lado la construcción de buques y artefactos navales afectados al transporte de carga requiere grandes inversiones de capital que requieren financiamiento e inversión del extranjero, y es una industria de naturaleza internacional, por lo que se hace necesario crear condiciones de registración e incorporación al pabellón nacional que sean compatibles con las tendencias mundiales como los segundos registros.

Que Tierra del Fuego es un lugar privilegiado para atraer la operación de buques turísticos, de apoyo a la industria petrolera, de transporte de contenedores y de apoyo a las expediciones científicas y antárticas.

Que asimismo por su régimen de promoción industrial, se generan condiciones impositivas competitivas y equivalentes a los de los registros internacionales.

Que ante la falta absoluta de una matriz de transporte marítimo necesaria para transportar los bienes producidos en el país y considerando que este es el medio más eficiente y beneficioso para el medio ambiente, y que tiene la virtualidad de generar puestos de trabajo en los puertos del interior del país,

3. PROPUESTA que intenta un adecuado equilibrio entre las necesidades de la provincia, la nación, los criterios de seguridad de la navegación y el interés de los trabajadores

RESUMEN EJECUTIVO PROYECTO DE SEGUNDO REGISTRO DE TIERRA DEL FUEGO

El objeto de este resumen ejecutivo es explicar los fundamentos del proyecto de registro internacional con sede en la provincia de Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur.

A los efectos de establecer las ventajas de la creación de un segundo registro, se ha tenido en consideración la existencia de ejemplos similares en las principales potencias marítimas. Sin perjuicio que la vasta mayoría de los países de tradición marinera hayan creado un registro internacional, para nuestros fines hemos analizado con especial cuidado el registro de Noruega denominado NIS, el registro internacional danés, el registro internacional de las Islas Canarias y el registro internacional francés Antártico de las Islas Kerguelén.

El NIS se ha tomado en consideración debido a su especial éxito en evitar la migración de buques a registros abiertos o lo que comúnmente se denominan banderas de conveniencia y su importancia en la industria petrolera de exploración. El registro danés se ha analizado debido a que ese país posee una de las principales líneas navieras del mundo (Maersk), la cual concentra en nuestro país un porcentaje sustancial de la carga en contenedores.

El registro internacional de las Islas Canarias se ha tomado en consideración ya que en cierta manera se asemeja a Tierra del Fuego; ***ya que posee un sistema de promoción industrial le da la 19640 –no entiendo si se refiere a la ley 19640 y se está diciendo que las Islas Canarias tiene una ley similar. En ese***

caso, con agregar “ambos poseen un sistema de promoción industrial, el cual en Tierra del Fuego se da con la ley 19640” **ya quedaría claro.**

Por último, el registro internacional francés se ha tomado en consideración, como consecuencia de la utilización de un territorio con cercanía antártica y que, por otro lado, tiene un éxito comercial importante; un gran número de buques de CMA CGM, la cual es una de las líneas más grandes del mundo, se han radicado dentro de esa jurisdicción, y no se ha optado por hacerlo en registros abiertos o banderas.

3.a. Análisis de necesidades

El objetivo de la creación de un segundo registro o registro internacional es, como hemos dicho a lo largo de todo el estudio, un instrumento para evitar la migración de buques hacia registros abiertos o con beneficios que permite a las empresas navieras ser competitivas.

Estos beneficios claramente han sido exitosos ya que han fomentado la radicación de empresas extranjeras dentro de los registros nacionales, se ha evitado una migración masiva de buques de empresas con vínculos nacionales y se han generado actividades productivas dentro de esos países.

Desde un punto de vista geopolítico, los buques que están radicados en los segundos registros poseen la capacidad de ondear el pabellón nacional y están sujetos a la ley argentina en la mayoría de los aspectos.

Desde un punto de vista laboral, los segundos registros más importantes están dentro de lo que se denomina The White List de la Organización Marítima Internacional, ya que exige el cumplimiento de los requisitos de formación y capacitación previstos en las convenciones internacionales, más puntualmente el denominado convenio STCW.

Por otro lado, desde un punto de vista medioambiental, los segundos registros o registros internacionales tienen la particularidad de estar sujetos u obligados al cumplimiento de los principales convenios en materia de medio ambiente como por ejemplo los convenios MARPOL, la comisión de Londres para evitar la contaminación del agua y demás normas complementarias.

En relación a la seguridad de las personas y los bienes, los registros internacionales en su gran mayoría han sido observantes y signatarios del

convenio SOLAS y demás normas de seguridad de la navegación, siendo miembros de los programas de Estado Rector de Puertos como el Memorándum de Entendimiento (MOU) de París y que en nuestro caso sería el MOU de Viña del Mar.

No debemos olvidar que estas políticas han sido sumamente exitosas para estos grandes países; se han generado aumentos sustanciales de buques registrados y han generado asimismo una cantidad importante de servicios profesionales y de gestión de flotas que no son despreciables y todo eso sin contar los ingresos que se generan por la percepción de tasas y eventualmente impuestos a las actividades que la economía marítima genera.

En el momento dictarse la ley de cabotaje argentina, la marina de guerra era la rectora de la mercante y los buques de carga y sus tripulantes eran la reserva para el caso de conflictos. Esta visión, sin embargo, no ha sido sostenible en el tiempo, y nos hemos encontrado que desde la desaparición de ELMA se ha producido una constante disminución de la flota que abastece los puertos nacionales. De esta manera, en la actualidad, solamente quedan algunos que realizan actividades de pesca, otros que transportan combustible y una ínfima cantidad que transportan contenedores y carga seca, por lo que los puertos argentinos, salvo honrosas excepciones, se encuentra prácticamente sin actividad.

Asimismo, ha desaparecido casi por completo el transporte por vía acuática entre puertos argentinos, con lo que prácticamente todos los bienes y servicios son transportados a través de la vía terrestre (principalmente camión) lo que es menos eficiente y obviamente más contaminante.

3.b. Comparación entre necesidades y legislación vigente y armado de posibles soluciones

En consecuencia, con este proyecto lo que se busca es que aumente la cantidad de buques registrados en la bandera nacional, aunque sea en un segundo registro, y desarrollar una matriz marítima portuaria que ayude al desarrollo de los puertos del interior, y por otro lado permita una adecuada comunicación de los puntos del país.

Desde un punto de vista económico, se ha reservado para los buques nacionales el transporte de combustible, el servicio de maniobra, y cualquier otro servicio prestado por buques de menos de 150 toneladas de registro bruto.

También se busca incorporar a la matrícula nacional a los veleros de naturaleza comercial, que se utilizan para turismo, y que son de amplia utilización en el turismo austral argentino.

En lo que a lo impositivo se refiere, se ha buscado incorporar estas actividades a las del régimen de promoción fueguino, con lo que entendemos que será competitivo respecto a las economías de otros países que han absorbido flota argentina, como Paraguay y Bolivia, pero también para incorporar otros buques que podrían estar hoy bajo bandera de conveniencia.

Con respecto a los estándares laborales, se ha buscado mantener un estricto cumplimiento de los convenios de la OIT y promover la contratación a través de un estándar mínimo que son los contratos típicos de la International Transport Federation.

Con relación a los estándares de seguridad, y sin perjuicio de la adherencia a los convenios internacionales sobre la materia, se promueve que la inspección de los buques esté realizada a través de organizaciones reconocidas (Sociedades de Clasificación) por la Prefectura Naval Argentina.

Por último, la figura jurídica elegida ha sido el decreto de necesidad de urgencia debido a la premura de necesidad de contar con un instrumento certero que permita empezar a captar inversiones y registraciones que de alguna manera comience a activar la matriz marítima en nuestro país. Asimismo, se está buscando un remedio que no quede trunco como la Ley de Promoción de la Marina Mercante 27419 por falta de capital suficiente para una rápida reactivación.

Concluyendo, la creación de un segundo registro ayudará a revertir el deterioro que ya lleva 30 años, captar buques extranjeros que nunca hubieran estado inscritos en este país y con ellos intentar lograr una mejor comunicación entre puertos argentinos, mejores opciones de transporte internacional para las mercaderías nacionales y un incremento en la generación servicios conexos profesionales que ayuden a la economía nacional. Se apunta a que todo ello

suceda sin dejar de cuidar el medio ambiente, la seguridad de la navegación y los estándares mínimos laborales.

3.c. Boceto y Presentación de propuesta.

PROYECTO DE DECRETO DE NECESIDAD Y URGENCIA DE SEGUNDO REGISTRO ARGENTINO CON SEDE EN TIERRA DEL FUEGO

Disposiciones generales

Artículo Primero:

Condiciones de inscripción.

Se podrán inscribir en el Registro Especial de Buques con sede en Tierra del Fuego cualquier buque de pasajeros y carga, así como plataformas de perforación y otros artefactos navales móviles en alta mar, siempre que no estén inscriptas en otro país y sujeto a las limitaciones y requisitos de este decreto de necesidad y urgencia y las normas reglamentarias complementarias.

Los buques de guerra, de pesca, de recreación, remolque maniobra y transporte de combustible no podrán ser incorporados al segundo registro.

Los buques registrados en el Segundo registro tendrán derecho a enarbolar el pabellón nacional y estarán sujetos a las leyes argentinas con las excepciones previstas en esta ley.

Artículo Segundo

A los efectos de la inscripción el propietario del buque a registrarse deberá ser una empresa registrada en el registro de armadores argentinos de la Prefectura Naval Argentina, en su defecto deberá cumplir con alguno de los siguientes requisitos: a) ser un ciudadano con domicilio en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, ; o b) constituir una sociedad de responsabilidad limitada o Sociedad Anónima en la Provincia de Tierra del Fuego o c) operar con un administrador (shipping manager) persona humana o jurídica que cumpla con las disposiciones antes previstas; o d) designar un representante legal con nacionalidad argentina con facultades suficientes en la Provincia de Tierra del Fuego.

Los buques matriculados que no sean de propiedad de un armador argentino y que realicen operaciones de cabotaje en los términos del decreto ley 19492/1944 deberán constituir una oficina de administración armatorial con sede en la República Argentina.

El Poder Ejecutivo Nacional podrá dictar reglamentos que permitan el registro de otros buques y unidades.

Artículo Tercero:

Autoridad de registro. Identificación

El Segundo Registro estará físicamente en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y su titular será designado por el Poder Ejecutivo Nacional. El mismo podrá constituirse bajo la forma de sociedad anónima con participación del estado. El Registro podrá establecer oficinas para atención de los buques del registro tanto en el país como en el extranjero para lo que podrá celebrar contratos de representación.

Hasta tanto se constituya el Segundo Registro, el mismo podrá ser llevado a cabo por la Prefectura Naval Argentina, aunque manteniéndolo separado administrativamente del Registro Nacional de buques.

A los buques inscriptos en el Segundo Registro se les asignarán letras de señal correspondientes al estado nacional, pero claramente diferenciados de los correspondientes al Registro Nacional de Buques existentes. Registros que difieren claramente de las letras de señales asignadas a otros buques noruegos.

Artículo Cuarto:

Aplicación de una legislación argentina.

La legislación argentina se aplicará a los buques inscriptos. Se extiende el beneficio de la Ley de Promoción Industrial de la Provincia de Tierra del Fuego 19.640 a los buques incorporados en el segundo registro para todas las actividades de transporte realizadas **en todo el ámbito del territorio nacional.** Se incluyen solo a título enunciativo, impuestos internos, Impuesto al Valor Agregado, impuesto a las ganancias.

Desde un punto de vista legal, se considerará que todas las actividades de los buques registrados estarán siendo prestadas en la Provincia donde se encuentra el registro.

El Ministerio de Economía con la intervención de la Secretaría de Transporte podrá dictar normas complementarias para fomentar la registración de buques en el Segundo Registro de Buques.

Artículo Quinto:

Restricciones

Los buques inscriptos en el Registro Internacional de Buques no están autorizados a transportar pasajeros entre puertos argentinos o realizar actividades de pesca, asistencia y salvamento, remolque maniobra, amarre, embarque de prácticos o transporte de combustible en aguas jurisdiccionales argentinas. Adicionalmente, no podrán registrarse buques con menos de 100 toneladas de arqueo sin importar la actividad que realicen.

Artículo Sexto:

Honorarios

Se pagará una tasa determinada por la inscripción o anotación en el Registro Internacional de Buques. Lo mismo se aplica a los certificados hipotecarios emitidos en el Registro Internacional de Buques. Lo aplicará a los demás trámites como hipotecas, informes de dominio y cualquier otro trámite de naturaleza registral. Esta tasa será fijada por el Poder Ejecutivo hasta que se constituya la sociedad anónima con participación estatal que administre el registro.

Artículo Séptimo:

Salario y condiciones de trabajo

Las condiciones de condiciones de trabajo y salario en los buques inscriptos en este registro se fijarán mediante un convenio colectivo de trabajo que se firmará por cada empresa.

Los sindicatos argentinos en forma unificada tienen derecho a participar en todas las negociaciones para un convenio colectivo en la que intervengan tripulantes nacionales. En ningún caso se establecerán estándares mínimos inferiores a los de la Organización Internacional del Trabajo. Para tráficos internacionales y en lo referente a tripulantes extranjeros podrán celebrarse convenios con asociaciones de trabajadores extranjeros bajo las condiciones mínimas que establece la Organización Internacional del Trabajo.

Artículo Octavo:

Condiciones de la Tripulación

Las tripulaciones deberán estar constituida por un 25 % de tripulantes argentinos. Por lo menos deberá haber un oficial que conozca las leyes argentinas, a los efectos de realizar el registro y funciones notariales relevantes para el buque. Cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, falta de oferta o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, se autorizará a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales

Artículo Noveno:

Horas de trabajo y descanso

Sin perjuicio de lo convenido en los convenios colectivos o contratos individuales de ajuste se establecen como estándares mínimos los previstos en los convenios estándar de la Organización Internacional del Trabajo.

La cuantía de la retribución por el trabajo que exceda de la jornada ordinaria de trabajo será acordada entre las partes.

La dotación mínima de seguridad será fijada de acuerdo a las normas dictadas por la Prefectura Naval Argentina, en concordancia con las normas de la Organización Internacional del Trabajo. La dotación de explotación podrá ser fijada libremente por el armador del buque.

Artículo Décimo

El costo de los procedimientos de inscripción y registración será asumido por el propietario u otro empleador. Los armadores que contraten personal embarcado tendrán una exención del 90 % de contribuciones patronales a la seguridad social, y los tripulantes no pagarán impuestos a las ganancias en sus salarios.

Artículo Once:

El capitán se asegurará de que se lleve en el buque una copia de esta Ley, la Convención de Trabajo Marítimo de la OIT y de los reglamentos dictados en virtud de la misma, y que sean accesible para la tripulación. Si el contrato de contratación se refiere a un convenio colectivo, deberá haber una copia a bordo para consulta de la tripulación. En caso de incumplimiento el Ministerio de Trabajo podrá aplicar multas.

Artículo Doce:

Si un buque se ha sido matriculado sobre la base de información esencial incorrecta o incompleta o si el buque no cumpliera en todo momento los términos de esta ley en lo relativo a los requisitos previstos en los art 1, 2 y 3 se podrá suprimir el buque del Registro.

Cualquier buque al que se le haya concedido un permiso de matriculación temporal en el registro de otro país no será suprimido del registro internacional de buques.

El Registro o la autoridad nacional con competencia en materia de marina mercante podrá decidir que un buque sea eliminado del registro si:

No cuenta con sus seguros de Protección e Indemnidad en condiciones.

No cumple con las condiciones laborales estipuladas en esta ley

Modifica los requisitos de registración respecto a la forma societaria, representación a posterioridad sin dar aviso a la autoridad

Artículo Trece:

El cese de bandera se otorgará de manera automática a los 45 días de solicitada. Si se ha inscrito un gravamen en un buque, el buque no se suprimirá del registro de sin el consentimiento escrito del titular del derecho. En tal caso, el gravamen conservará su prelación, pero no se anotarán nuevos gravámenes.

No se requerirá libre deuda ninguna naturaleza para la desafectación del buque del registro especial.

Artículo Catorce:

La Autoridad con competencia en Marina Mercante podrá imponer multas por infracción si la empresa ha violado las restricciones de actuación de los buques del registro internacional.

La autoridad con competencia en materia de marina mercante podrá a través de reglamentación, dictar normas adicionales sobre la imposición y determinación de multas por infracciones al presente régimen, establecer montos mínimos y máximos, y procedimiento de sustanciación de los sumarios.

Artículo Quince:

Inscripción de contrato de locación a casco desnudo en el Registro Internacional de Buques

Los buques a que se refiere el artículo 1 que estén inscriptos en el registro de buques de otro país y fletados por alguien a casco desnudo que cumplan las condiciones del artículo 1 podrán inscribirse a casco desnudo en el registro internacional de buques durante un período de hasta diez años. El plazo no podrá exceder de la duración del plazo del contrato a casco desnudo

A pedido del fletador se podrá extender el contrato hasta un plazo máximo de 5 años

Antes de que el buque pueda ser matriculado de conformidad con el párrafo primero de este artículo, deberá presentarse la siguiente documentación:

una copia del contrato de fletamento a casco desnudo;

una transcripción del registro del buque en el registro de origen en el que se identifique al propietario del buque y a todos los titulares de derechos y/o gravámenes sobre el mismo;

un consentimiento por escrito del propietario del buque para la inscripción a casco desnudo en un registro de buques especial y

Documentación del registro de origen que confirme que se ha concedido al buque autorización para estar inscripto en el Registro Especial de Buques y enarbolar el pabellón nacional

Los buques matriculados de conformidad con esta disposición están sujetos a la jurisdicción nacional y enarbolarán el pabellón argentino.

No podrán inscribirse hipotecas ni otros derechos legales en los buques matriculados de conformidad con el párrafo primero.

La autoridad con competencia en materia de marina mercante podrá, mediante reglamento, dictar normas adicionales sobre el registro de artefactos navales sin tripulación, incluido el contrato de fletamento a casco desnudo.

Artículo Dieciséis:

Cese del registro de buques matriculados a casco desnudo

Los buques matriculados de conformidad con el artículo 15 deberán ser eliminados del registro de buques cuando:

se rescinde el contrato de fletamento a casco desnudo;

las condiciones de registro de conformidad con el artículo 14, párrafo primero, ya no se cumplen;

el Registro es notificado por el fletador a casco desnudo o el armador de la enajenación de este;

el buque, de conformidad con la legislación del Estado de matrícula principal, ya no tiene derecho a navegar u operar bajo otro registro;

se notifique al Registro la pérdida o desguace.

Artículo Diecisiete:

El Registro de Buques Internacional adhiere a los principios de los acuerdos internacionales SOLAS, MARPOL, STCW, el Convenio internacional de Trabajo Marítimo de la OIT y demás convenciones internacionales en materia de Medioambiente, Seguridad de la Navegación dictadas por la Organización Marítima Internacional. Asimismo, se incorporará al Memorándum de Entendimiento de Viña del Mar de Estado Rector de Puerto.

Artículo Dieciocho

Entrada en vigor

La presente Ley entrará en vigor en



Consejo Federal de Inversiones
2024

Copia Digitalizada
Hoja Adicional de Firmas

Número:

Referencia: Informe Final - Arbue - Doble Bandera TDF - V3

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 55 pagina/s.