



Banderas de conveniencia y registros fraudulentos: los frentes a los que apuntan nuevas guías internacionales

El Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional aprobó una serie de lineamientos con los que busca mejorar la transparencia, la debida diligencia y la seguridad en la industria marítima. Directrices buscan suplir la ausencia de regulación internacional vinculante.

Se les conoce como “flota fantasma” (*shadow fleet*, en inglés) no porque no existan, sino porque utilizan malas prácticas para ocultar o adulterar sus verdaderos países de origen, sus armadores o el cumplimiento de estándares de seguridad, entre otra información esencial en la industria marítima para la correcta fiscalización.

De todas estas tácticas, las que más preocupan hoy son los registros fraudulentos y el uso de banderas de conveniencia (también conocidas como “banderas falsas”). Esta última práctica ha aumentado de manera alarmante: si en 2023 hubo 110 naves con banderas de conveniencia y en 2024 el número creció a 223, en 2025 fueron 529 los buques que usaron pabellones falsos, indica la Organización Marítima Internacional (OMI).

Es por ello que, a mediados de abril, el Comité Jurídico de la OMI aprobó nuevos lineamientos internacionales que entregan un marco de referencia para los países que deseen mejorar sus procesos de fiscalización, y también para suplir la ausencia de una normativa internacional vinculante.

DE REGISTROS Y BANDERAS
“Todo buque debe navegar con una bandera. Esta bandera representa la nacionalidad del buque y se otorga a través de un procedimiento de inscripción de la nave en un registro de un país determinado. En concreto, implica que ese buque se encuentra bajo el control del país que lo otorgó la bandera, y al mismo tiempo, se encuentra protegido por este”, explica la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), de la Armada de Chile. De acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), agregan, debe existir una relación auténtica entre el país de abanderamiento y el buque, pero la regulación específica para inscribir una nave depende de cada nación, ya que es una materia interna no regulada por el Derecho Internacional.

Adicionalmente, el Estado que registra y autoriza a una nave es responsable de supervisar que cumpla los estándares internacionales de seguridad, protección ambiental y condiciones laborales, señala Claudio Morales, vicepresidente Ejecutivo de la Asociación

Nacional de Agentes de Naves de Chile AG (Asonave).

Por otra parte, “el registro fraudulento de buques se refiere a un conjunto de prácticas cuyo objeto es otorgar una información y documentación tergiversadas”, indican desde Directemar. Claudio Morales agrega que “cuando existen registros fraudulentos o un uso indebido de banderas, ese sistema internacional pierde trazabilidad y capacidad de control”. Es por eso que la división marítima de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte emite cada año un listado de banderas que están siendo usadas de manera falsa, para alertar a los marinos mercantes y reducir el riesgo de que no puedan hacer cumplir las normas en materia de seguridad laboral, sueldos y condiciones de trabajo.

¿Por qué la empresa propietaria de una nave podría querer navegar bajo una bandera de conveniencia? Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), explica que puede tratarse de buques que técnicamente cumplen con toda la normativa internacional, pero que hacen uso de registros de banderas de conveniencia

“porque están en paraísos fiscales en los que se paga menos impuestos, los costos de mantenimiento de la bandera son más bajos, las exigencias en cuanto a condiciones laborales para el personal son muy bajas, como ocurre con los buques chinos, que están entre los que tienen las condiciones laborales bastante más precarias a nivel global”.

LA SITUACIÓN EN CHILE

Chile cuenta con un sistema de registro cerrado, es decir, pueden utilizar el pabellón nacional solo las naves de empresas navieras chilenas, y se someten a las leyes, normativas y procesos de fiscalización definidos por la autoridad a través de Directemar, agrega Tejada. “La regulación chilena es mucho más estricta, en algunos casos, que algunos de los convenios internacionales a los que estamos suscritos. Además, hay que recordar que Chile es parte del Consejo de la OMI, por ende, participa de todas estas propuestas. En este sentido, los armadores chilenos cumplimos con creces todos los convenios internacionales en formación técnica de los marinos embarcados, garantías de seguridad de la vida humana

en el mar, medidas para evitar la contaminación y condiciones dignas de trabajo. Nuestra bandera es totalmente limpia y reconocida por eso”, complementa Tejada.

Paul Maxwell, profesor de Derecho Internacional Marítimo en la Universidad de Valparaíso, investigador del Núcleo Milenio Océano, Patrimonio y Cultura y autor de numerosas publicaciones científicas en esta materia, advierte que Chile es un país donde no es fácil cometer fraudes y la posibilidad de detección es alta. “La Armada informa vigilancia 24/7 de los espacios marítimos y usa de medios de monitoreo, incluyendo sistemas de seguimiento y recopilación de evidencia, cuando detecta irregularidades. Aduanas exige presentación ante el control de destino y revisión física cuando corresponde, lo que dificulta ocultar inconsistencias documentales o de carga. En caso de naves pesqueras, Semapesca y la Armada realizan monitoreo activo de flotas extranjeras, con intercambio de datos y capacidad de denunciar incumplimientos”, detalla. Ahora bien, “sin perjuicio de lo anterior, la propia autoridad reconoce que el monitoreo no siempre detec-

ta todo y que existen desafíos operativos por la amplitud del espacio marítimo y la diversidad de flotas y rutas”.

Es por esto que, ante un escenario marítimo internacional que enfrenta amenazas cada vez más complejas, la seguridad marítima hoy no depende solo de las normas, sino también de la capacidad tecnológica y de coordinación entre los actores de la cadena logística, acota Claudio Morales, de Asonave. El ejecutivo señala que Chile está avanzando en la implementación de la Ventanilla Única Marítima (Vumar) en los puertos del país: se trata de una plataforma digital impulsada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con servicios públicos y actores privados, entre ellos Asonave. “Esta tecnología permite centralizar y digitalizar los procesos de recepción y despacho de naves, incorporando trazabilidad, interoperabilidad y validación electrónica de información entre servicios públicos, puertos, agencias de naves y autoridades marítimas. Aún no está al 100% su interoperabilidad, pero creemos que está próximo a alcanzar su funcionamiento total”, concluye Morales. ■