

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL
TRABAJO

Programa de Actividades Sectoriales

**Reunión de expertos sobre las condiciones
de vida y de trabajo de la gente de mar a
bordo de buques de registro internacional**

Documento complementario

Ginebra, 2002



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO
GINEBRA

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL
TRABAJO

Programa de Actividades Sectoriales

Documento complementario a los Informes I y II
presentados para discusión de la Reunión de expertos
sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente
de mar a bordo de buques de registro internacional

Ginebra, 2002

Indice

Reconocimientos	v
1. Introducción	1
2. Importancia de los registros internacionales	2
3. Comparación entre los registros internacionales y los demás.....	3
4. Cumplimiento de la normativa.....	6
5. Conclusiones	7

Reconocimientos

Este documento complementario a los informes I y II, presentados para discusión de la Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional, ha sido preparado por la Dra. Heather Leggate y el Profesor James McConville, del Centro de investigaciones sobre la gestión de los transportes internacionales, de la Guildhall University de Londres.

1. Introducción

Este documento trata de extraer algunas conclusiones del estudio global¹ presentado para discusión de la Reunión y de los estudios de caso sobre países concretos² que han examinado las condiciones de trabajo de la gente de mar a raíz de su empleo en barcos matriculados en registros internacionales, comparadas con las del resto de la industria naval. El presente documento se articula en cinco capítulos. Este capítulo de introducción describe someramente los problemas de definición, y va seguido (en el capítulo 2) por la discusión del desarrollo e importancia de estos registros. Estos dos primeros capítulos son el telón de fondo del capítulo 3, que procede a una comparación entre las condiciones de trabajo de la gente de mar en los registros abiertos y las que prevalecen en los buques inscritos en otros registros. El análisis se basa en las respuestas a un cuestionario de la OIT sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar³. El capítulo 4 trata de la aplicación de las disposiciones reglamentarias, y en el último capítulo se extraen las conclusiones que se imponen.

El registro de buques en países distintos de la nacionalidad de sus titulares supone siempre, para la industria, los abogados y los académicos, un problema de terminología en relación con términos como «registro de libre matrícula», «banderas de conveniencia», «segundo registro» y «registro internacional». Por ejemplo, la definición de un registro internacional podría ser: «los países (sic) cuya ley permita (y facilite en la práctica) que los barcos de titularidad extranjera puedan navegar con su propio pabellón». Sin embargo, ello contrasta con la práctica vigente en muchos países, por lo cual el derecho a navegar con pabellón de otro país está sujeto a «condiciones muy estrictas y supone unas obligaciones de gran alcance».

Un informe anterior de la OIT⁴ sugiere que el principal objeto de estos abanderamientos consiste en ofrecer «flexibilidad en el manejo de los buques» con la reducción de costos como principal objeto. Ya en 1970, la *Rochdale Inquiry into Shipping* hacía referencia a determinadas características que pueden atribuirse a la mayor parte de los registros internacionales:

- i) el país de registro permite la titularidad y/o control de sus buques mercantes por parte de ciudadanos extranjeros;
- ii) el acceso al registro es fácil. Un barco suele poder registrarse en un consulado en el extranjero. También es importante tener en cuenta que (si el titular así lo desea) se puede cambiar de registro sin restricción alguna;
- iii) no se perciben impuestos a nivel local sobre los ingresos procedentes de los barcos (o su cuantía es poco importante). Normalmente, los únicos cobros que se perciben son los honorarios de la matrícula en el registro y una tasa anual en función del tonelaje.

¹ OIT: *Informe para discusión de la Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional*, Informe I (Ginebra, 2002).

² OIT: *Informe para discusión de la Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional*, Informe II (Ginebra, 2002).

³ OIT: Informe I, *op. cit.*, anexo 1.

⁴ OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima (Ginebra, 2001).

También se puede fijar una garantía o llegar a un entendimiento aceptable en relación con la futura libertad ante la imposición fiscal;

- iv) el país del registro suele ser una pequeña potencia sin necesidades nacionales previsibles en relación con los buques registrados (pero las recaudaciones de pequeños cobros a escala de grandes tonelajes *pueden* tener repercusiones de gran importancia en sus ingresos nacionales y en su balanza de pagos);
- v) se permite libremente la dotación de ciudadanos extranjeros, y
- vi) el país de registro no tiene poder, ni dispone de los correspondientes mecanismos administrativos para imponer con eficacia reglamentos nacionales o internacionales, ni tiene tampoco voluntad ni poder para controlar a las compañías.

Muchos registros abiertos tienen escasa participación de armadores nacionales en su flota. El cuadro I muestra tres grupos claramente diferenciados: un primer grupo de países (Panamá, Liberia y Vanuatu) en los que se produce una ausencia total de titularidad nacional en su flota; un segundo grupo (Chipre, Bahamas y Malta) con un porcentaje muy escaso de tonelaje de titularidad nacional, y un tercer grupo que comprende los países en los que el registro está específicamente concebido como un «segundo registro» para retener o volver a atraer tonelaje foráneo de pabellón extranjero. En este último grupo, el porcentaje que tienen los ciudadanos nacionales en la flota es muy elevado en el caso del Registro Internacional de Noruega (NIS) y del Registro Internacional de Dinamarca (DIS). Estos «segundos registros» no suelen excluir a los titulares extranjeros, aunque de hecho suelen ser más la excepción que la regla.

Cuadro I. Tanto por ciento del tonelaje de titularidad nacional en los principales registros segundos e internacionales

País de registro	1995 (%)	2000 (%)
Panamá	0,0	0,0
Liberia	0,0	0,0
Vanuatu	0,0	0,0
Chipre	2,7	2,1
Bahamas	0,6	0,7
Malta	0,8	0,1
Registro NIS de Noruega	89,2	84,5
Registro DIS de Dinamarca	97,7	98,5

Fuente: UNCTAD: *Review of maritime transport* (1995 y 2000).

2. Importancia de los registros internacionales

Los registros internacionales constituyen una proporción muy grande de la flota mundial, y por ello emplean una proporción muy considerable de los trabajadores navales de todo el mundo. Según el estudio de *BIMCO/ISF sobre la mano de obra 2000*, los registros abiertos cuentan con un 28 por ciento de los marinos empleados en todo el mundo, y sólo con un 4,6 por ciento del suministro. Hay pocos vínculos entre estos marinos (ciudadanos de países proveedores de mano de obra) y el Estado de abanderamiento. Su empleo es facilitado por el país de origen. Los costos de formación de estos marinos no corren a cargo de los países de registro internacional ni de los armadores de que se trate, sino de los países proveedores de mano de obra y — sobre todo — de los propios marinos individuales.

Una gran mayoría de los marinos actuales se parecen mucho a los migrantes. Proceden de países con mucho desempleo, en los que el desarrollo de las oportunidades de empleo constituye la principal prioridad de los gobiernos. En Filipinas, por ejemplo, la Administración Filipina del Empleo en el Exterior (POEA) busca continuamente oportunidades de empleo para sus marinos, que envían remesas de divisas extranjeras: esto es de la mayor importancia para la economía de Filipinas.

Un informe del Centro Internacional de Investigaciones sobre la Gente de Mar (Seafarers International Research Centre – SIRC) señalaba que muchos registros internacionales están casi inevitablemente vinculados a Estados que tienen poca industria naval y que no pueden suministrar tripulaciones a los barcos que se acogen a su bandera. A fines del decenio de 1990 y entre los tripulantes de 1.700 barcos bajo 62 pabellones no había ningún ciudadano de Bahamas entre los 898 tripulantes de los barcos que navegaban con esta bandera, ni panameños entre los 1.346 marinos de los barcos de bandera panameña, ni liberianos entre los 1.004 marinos que navegaban bajo pabellón liberiano. Los segundos registros no eran demasiado distintos, puesto que sólo un 13 por ciento de los marinos de los barcos del NIS eran noruegos»⁵.

Esta ausencia de marinos indígenas en los barcos de registro internacional trae consigo dos consecuencias importantes: la primera es la falta de disposiciones institucionales encaminadas a la protección de los marinos en los países de que se trata; la segunda es que (a diferencia de los trabajadores migrantes) los marinos que sirven en buques extranjeros no tiene residencia en el Estado en que «legalmente» trabajan, y por lo tanto no disponen de líneas de comunicación ni de influencia política dentro del mismo. En resumen, que los marinos empleados en el mercado laboral internacional suelen tener dificultades para presentar reclamaciones jurídicas en el Estado de abanderamiento, por diversas razones, entre las que cabe señalar la dificultad de actuar legalmente contra un armador ausente o en ausencia de activos locales. Ello se debe a que, aunque jurídicamente estén trabajando en un país determinado y por lo tanto deberían estar bajo la jurisdicción del Estado correspondiente, no pueden hacer valer sus derechos. Dicho de otro modo, los marinos que trabajan en el exterior a bordo de buques de registro internacional tienen en la práctica un acceso limitado a las instituciones estatales o a los procesos del Estado de abanderamiento que pudiera ofrecerles protección en los casos de abuso, real o potencial.

Los marinos no pueden además participar en los procesos políticos convencionales, y no pueden esperar demasiado del tipo de protección que pueda ofrecerles el representante del Estado de la bandera que enarbole su buque en los países terceros. Esta vulnerabilidad pone de relieve la necesidad de promover la adopción de disposiciones reglamentarias aplicables en los Estados de abanderamiento, que abarquen tanto a los marinos nacionales como a los no nacionales, así como también las disposiciones reglamentarias de aplicación internacional en relación con las condiciones de trabajo de los marinos.

3. Comparación entre los registros internacionales y los demás

La mayor parte de la información sobre la que se basa este documento ha sido recopilada por medio de las respuestas al cuestionario antes mencionado, la mayor parte de las cuales procedían de los gobiernos. Esta metodología tiene como resultado que gran

⁵ T. Lane: *Crewing of the world's merchant ships* (Seafarers International Research Centre – SIRC), Cardiff, 1996, pág. 28.

parte de la información recibida ha sido de naturaleza descriptiva y/o cualitativa, más bien que cuantitativa.

El cuestionario solicitaba (entre otras cosas) informaciones sobre los ámbitos siguientes: un marco general en relación con la inspección de las condiciones de vida y de trabajo, así como sobre las restricciones legales o reglamentarias en materia de empleo de marinos de nacionalidad extranjera, la legislación laboral y los convenios colectivos para los nacionales y los no nacionales; y las condiciones de empleo dentro de los Estados de abanderamiento, con cuestiones relacionadas con ámbitos específicos, centradas en de la contratación, la edad mínima, los salarios, la salud y la seguridad social.

El análisis que figura se basa en las respuestas recibidas de Bahamas, Líbano, Liberia, Malta, Islas Marshall, Panamá y Vanuatu, así como en el estudio de caso sobre Panamá.

El análisis de las condiciones de los marinos en los siete registros internacionales se compara con el resto de la muestra de 53 países y se presenta en los cuadros que figuran a continuación. Las cifras indican el porcentaje de respuestas afirmativas a cada cuestión.

Cuadro II. Inspección

	Registros internacionales (%)	Otros (%)
Responsabilidad del gobierno en la inspección	100	96
Formación especial ofrecida a los inspectores	14	51
¿Pueden las quejas dar lugar a una inspección?	71	62
Sanciones al armador	100	87

El cuadro II indica la extensión de la responsabilidad del Gobierno, en el proceso de inspección. Indica que el grado de aceptación de la responsabilidad de la inspección es más alta en los Estados de registro internacional. La existencia de procedimientos de queja que pueden dar lugar a una inspección por parte de la autoridad competente quedaba también muy clara en la mayoría de las respuestas, con la excepción de Líbano y de Panamá. Además, en todas las disposiciones reglamentarias de los registros internacionales parece que se estipula algún tipo de sanción contra el armador en caso de que no haya adoptado las disposiciones oportunas en materia de condiciones de vida y de trabajo, sanciones que pueden ir desde multas hasta la inmovilización del buque. En cuanto a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo, sólo Liberia pretendía ofrecer una formación especial a los inspectores.

Cuadro III. Legislación y negociación colectiva

	Registros internacionales (%)	Otros (%)
¿Están los marinos protegidos por la legislación nacional?	57	77
¿Los marinos de nacionalidad extranjera están protegidos por la legislación nacional?	28	60
¿Están los marinos protegidos por los convenios colectivos?	43	62

Las cuestiones relativas a la legislación nacional han recibido respuestas menos positivas por parte de los registros internacionales. Sólo un 57 por ciento indicaban que disponían de una legislación nacional que protegía a los marinos (total o parcialmente) en comparación con el 77 por ciento de los demás registros. Además, la legislación nacional

protegía pocas veces a los marinos de nacionalidad extranjera, aunque fuese probable que los buques estuviesen dotados con esta clase de tripulación.

Los convenios colectivos que se aplican a todas las nacionalidades son menos frecuentes en los registros internacionales: los únicos casos son Bahamas, Panamá y las Islas Marshall, y a pesar de la respuesta positiva de Panamá a esta pregunta, hay actualmente cierta polémica en relación con el papel de la negociación colectiva en relación con el decreto-ley núm. 8 ⁶.

Cuadro IV. Contratación

	Registros internacionales (%)	Otros (%)
Edad mínima por debajo de los 16 años	29	77
¿Pueden los marinos de nacionalidad extranjera ser miembros de un sindicato?	43	51
Contratación jurídicamente reglamentada	14	74
Certificado médico exigido	86	74

Los registros internacionales consideran que los temas de contratación se sitúan fuera de su esfera de influencia. De ahí que la reglamentación en este ámbito sea muy escasa. Además, restringen la afiliación sindical e impiden que los extranjeros se afilien a sus sindicatos nacionales. La afiliación libre sólo existe en Bahamas, Liberia y Malta.

Cuadro V. Condiciones generales de empleo

	Registros internacionales (%)	Otros (%)
¿Existe un salario mínimo legal?	43	53
¿Están las horas de trabajo registradas por la ley?	86	75
¿Es el empleador responsable de la repatriación?	43	66

Pocos registros disponen de un salario mínimo legal, pero los registros internacionales aún tienen menos que los demás. En cambio, suelen reglamentar más las horas de trabajo que el resto de la muestra. El ámbito de las «condiciones generales de empleo» abarca una gama muy amplia de temas, algunos de los cuales no han sido incluidos en este documento. Las razones de ello estriban en la complejidad del tema y en las diversas interpretaciones de los que responden a las cuestiones que se preguntan. Por ejemplo, las cuestiones relativas a la jornada máxima de trabajo o duración mínima de descanso han dado lugar a respuestas sobre las horas normales y las horas que imponen horas extraordinarias. La diversidad de la naturaleza de las respuestas no permite una comparación coherente. Lo mismo ocurre con la sección que trata de las vacaciones anuales, puesto que algunas respuestas se referían con toda evidencia a las vacaciones anuales obligatorias y otras al tiempo total en tierra, lo que imposibilitaba la comparación.

En los registros internacionales, el empleador sólo es responsable de la repatriación de un marino en un 43 por ciento de los casos, o sea en tres países (Líbano, Liberia y Panamá). A pesar de la existencia de esta reglamentación en Panamá, se ha tropezado con cierto número de dificultades en materia de abandono de tripulaciones por parte de algunos armadores irresponsables.

⁶ Decreto-ley núm. 8 (de 26 de febrero de 1998): «Por el cual se reglamenta el trabajo en el mar y en las vías navegables, y se dictan otras disposiciones».

Cuadro VI. Legislación en materia de salud, bienestar y seguridad social

	Registros internacionales (%)	Otros (%)
Legislación en relación con la alimentación	71	62
Legislación en relación con el alojamiento	71	62
Legislación en relación con el bienestar	71	45
Legislación en relación con la prevención de accidentes	71	53
¿Protege la seguridad social a los marineros?	57	75
¿Existe un sistema especial?	0	15

Desde el punto de vista de la legislación, los registros internacionales se ajustaban mejor a ella que los demás, e indicaban que disponían de normativa en relación con la alimentación, alojamiento, bienestar en general y prevención de accidentes. Todos los Estados (a excepción de Líbano y Vanuatu), indicaban que disponían de tales disposiciones reglamentarias. Pero, en materia de seguridad social, los registros abiertos tienen muy poca reglamentación en el sistema general nacional, y carecen de sistemas especiales de seguridad social que protejan a la gente de mar.

4. Cumplimiento de la normativa

Las evaluaciones empíricas antes mencionadas se refieren al marco general de leyes y disposiciones reglamentarias de que disponen los registros abiertos en comparación con los demás, e ilustran las repercusiones de la estructura reglamentaria en los diversos tipos de registro. De ahí se deduce que esta intervención normativa resulta muy útil para los trabajadores del mar, porque evita los abusos (tanto potenciales como reales) y contribuye a la creación de un entorno laboral aceptable. Por lo tanto, la cuestión del grado de cumplimiento resulta fundamental. Este análisis — casi por definición — no puede determinar la extensión y eficacia de las disposiciones reglamentarias o de los procedimientos de aplicación. La presunción general tiene que ser que la gran mayoría de los demás registros han puesto en marcha una gestión eficaz y ofrecen una aplicación efectiva de sus leyes y reglamentos en los buques que enarbolan su pabellón. Es decir: actúan dentro de los parámetros tradicionales de la legislación marítima internacional, ejerciendo una jurisdicción efectiva (y los controles correspondientes) sobre sus barcos.

Aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hace responsables a los Estados de ejercer la jurisdicción y control efectivos sobre sus barcos, cada Estado individual queda libre de determinar las condiciones bajo las cuales esto pueda ocurrir. Al mismo tiempo, el registro confiere a los barcos una nacionalidad. Pero no hay restricción alguna para que los Estados registren sólo los buques que estén bajo titularidad, operación y tripulación de sus propios ciudadanos. Los registros internacionales ejercen su soberanía registrando el tonelaje extranjero, pero los datos indican que no ejercen un pleno control efectivo sobre los buques que enarbolan su bandera. Los barcos son bienes móviles, y pueden pasar de una bandera a otra para eludir posibles controles.

La falta de jurisdicción y control efectivos se atribuye a veces al volumen limitado de la flota. En otros casos, la motivación evidente es conseguir que los pabellones resulten comparativamente más ventajosos. Buen ejemplo de este caso es la ausencia de legislación y reglamentación laborales, así como la inexistencia o insuficiencia de su aplicación cuando esta normativa existe. Se puede pensar que ciertos Estados con registro de libre matrícula no pueden o no quieren afirmar su control sobre algunas materias específicas vinculadas a las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los barcos. En los peores casos, el registro no es más que un arreglo práctico de negocios, en el que se intercambian

el dinero y las toneladas registradas. Algunos armadores ven ciertas ventajas en el registro de barcos en un entorno legislativo/reglamentario libre y hecho a medida, que puede ser considerado en la práctica como un régimen de cuasi inmunidad. Como señalaba la OCDE: «cuando una compañía naval no tiene activos en el Estado de abanderamiento y los titulares, directores y gestores no son nacionales, es inútil recurrir a los tribunales de esos países, porque no pueden aplicar sus decisiones. Es significativo que incluso los propietarios de buques de registro abierto prefieren proceder a la solución de sus conflictos antes los tribunales de los países marítimos tradicionales»⁷. Un marino que navegue en régimen de registro internacional puede salir perjudicado, porque los conflictos jurídicos (por ejemplo en caso de ruptura del contrato de navegación) suelen tener que presentarse en el país de registro o en otro país designado al efecto, en el que el marino tiene la desventaja de no ser ciudadano. En ciertos casos, en los que un conflicto se sustancia en el país de origen del marino, esto puede ser también poco ventajoso para el marino, ya que puede acabar con una verdadera búsqueda del tribunal.

5. Conclusiones

La discusión y análisis precedentes tienen por objeto poner de relieve algunos de los aspectos clave del sistema de registro de libre matrícula. Este sistema está respaldado por el principio de que cada registro tiene su propia identidad y características, y que no hay dos registros completamente iguales. Las características de un registro vienen determinadas por la autoridad del Estado de que se trate y por el grado de autoridad (jurisdicción y control) que desea ejercer sobre su flota. Un análisis comparativo indica que los registros internacionales (con algunas excepciones) disponen de un cuerpo importante de legislación marítima, que de hecho aplica cierto número de convenios marítimos internacionales (especialmente los que están en relación con los aspectos técnicos de la seguridad en el mar). Esta elaborada estructura normativa muestra con frecuencia sus límites ante ciertas cuestiones sociales específicas, sobre todo cuando se trata de urgir su cumplimiento. Pero se plantea el problema de si el Estado de abanderamiento puede o quiere intervenir para aplicar sus propias disposiciones reglamentarias en barcos que podrían pasar a navegar bajo otros pabellones. Los Estados que tienen importancia naval suelen ser países en desarrollo con una capacidad administrativa limitada y con escaso personal técnico. Algunos de ellos no parecen disponer de un nivel mínimo de recursos para aplicar las políticas correspondientes en un sector tan especializado y móvil como es el sector naval internacional. A pesar de esta evidente falta de recursos, muchos gobiernos están actuando para mantener o incrementar su cuota naval internacional, porque parten de la base de que el registro naval es una industria rentable o que constituye un servicio esencial que forma parte de un conjunto de servicios financieros exteriores.

En relación con la legislación relativa a la alimentación, alojamiento, prevención de accidentes y bienestar general, así como con la inspección de estas cuestiones, la mayor parte de los registros internacionales parecen disponer de un marco reglamentario comparable con los demás registros. Sin embargo, algunos de ellos parecen carecer de disposiciones adecuadas en ámbitos fundamentales. Los inspectores de los buques no reciben una formación especial para la inspección de las condiciones de vida y de trabajo. La legislación específica en relación con la gente de mar sólo existe en un 57 por ciento de los casos, y no suele proteger a los marinos de nacionalidad extranjera. Los convenios colectivos abundan menos que en el resto de la muestra.

⁷ Organisation for European Economic Co-operation (OEEC), Maritime Transport Committee: *Maritime Transport* (París, diciembre de 1954), pág. 11.

La contratación constituye otro ámbito de preocupación en relación con los Estados que disponen de un registro internacional, en el que el grado de reglamentación suele ser muy bajo. Eso tal vez sea más comprensible, puesto que los marinos son contratados fuera de la jurisdicción de estos Estados. Los salarios mínimos obligatorios tienen una existencia muy escasa en comparación con los demás registros. Y en el caso de Panamá, donde sí existen, su nivel es muy escaso, puesto que apenas se sitúa por encima de un dólar/hora. En muchos casos no queda claro quién es el responsable de la repatriación de los marinos al final del viaje.

El cuestionario no hacía referencia al grado de aplicación de las disposiciones reglamentarias. Los registros internacionales ofrecen poco empleo a sus propios ciudadanos. La experiencia de Panamá indica que (a pesar de la legislación que estipula que hay que dar preferencia a los ciudadanos panameños), los sindicatos de Panamá pretenden que esta discriminación positiva no se produce, y que sigue existiendo un desempleo importante entre los marinos panameños. Esto queda también muy claro a partir del debate que existe, en el sentido de que no todas las agencias de dotación de Panamá disponen de la autorización adecuada. Se determinó claramente que el cumplimiento de la ley era un verdadero problema, y que ello constituiría una de las responsabilidades de la recientemente formada Autoridad Marítima de Panamá. Entre los sindicatos y los empleadores y la comunidad más amplia un motivo de preocupación era que el decreto-ley resultaba demasiado amplio y poco normativo, y que se necesitan las correspondientes disposiciones reglamentarias para definir cómo se ha de aplicar la ley. Gran parte de los detalles que se refieren a los términos y condiciones de empleo a bordo de los barcos de bandera panameña se dejan a la determinación de la compañía armadora. En este ámbito conviene poner en marcha una reglamentación más normativa y unas medidas de aplicación eficaces con vistas a una adecuada protección de la gente de mar.

Parece conveniente seguir estudiando las relaciones entre la legislación y la práctica y entre la reglamentación y su aplicación. Las instancias decisorias dentro de los Estados que disponen de un registro internacional han ido adquiriendo una conciencia clara de la necesidad de establecer un marco legislativo flexible, que responda a las necesidades de ciertos armadores en materia de flexibilidad y aplicación de normas internacionales. Por lo tanto, la discusión sobre los registros internacionales debería centrarse no sólo en la existencia de disposiciones reglamentarias, sino también — y sobre todo — en su aplicación y ejecución.

Es evidente que las aspiraciones nacionales de los Estados relativas a un registro efectivo deben combinarse con unos convenios internacionales cuyo cumplimiento pueda asegurarse y que cuenten con el apoyo de la comunidad naviera mundial.